

# ***Business Plan***

***2009 -2013***

***Vehicle  
Management  
Agency***



***New Brunswick  
Department of Transportation***



## **BUSINESS PLAN - TABLE OF CONTENTS**

<b>1.0 INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
1.1 MISSION STATEMENT & PURPOSE OF THE BUSINESS PLAN.....	2
1.2 PAST PERFORMANCE/SERVICE IMPROVEMENTS.....	2
<b>2.0 BUSINESS PLAN DETAILS.....</b>	<b>4</b>
2.1 CUSTOMER SERVICE STRATEGY.....	4
2.2 INTERNAL BUSINESS STRATEGY.....	7
2.3 INNOVATION AND LEARNING STRATEGY.....	11
2.4 FINANCIAL STRATEGY.....	13

## **INDEX OF APPENDICES**

APPENDIX 1	DETAILED FOUR-YEAR FINANCIAL FORECAST
APPENDIX 2	FIVE-YEAR HISTORICAL FINANCIAL STATEMENTS
APPENDIX 3	PIE CHARTS SHOWING AGE OF FLEET
APPENDIX 4	MAP SHOWING LOCATION OF FACILITIES
APPENDIX 5	SUMMARY OF COMMITMENTS BY DEPARTMENT
APPENDIX 6	SUMMARY OF INITIATIVES
APPENDIX 7	2009-10 PROPOSED CHARGE-BACK RATES
APPENDIX 8	IMPACT OF RATE CHANGES BY DEPARTMENT
APPENDIX 9	ESTIMATED INCREASES IN CAPITAL COST CHARGE-BACK
APPENDIX 10	ESTIMATED INCREASES IN LEASING COST CHARGE-BACK
APPENDIX 11	ORGANIZATIONAL CHART

## **1.0 INTRODUCTION TO BUSINESS PLAN**

In 1984 the Board of Management established a fleet management operation within the Department of Transportation. This new branch, Vehicle Management, was given the responsibility to purchase, provide repairs, fuel and dispose of vehicles and school buses utilized by government departments within Parts 1 and 2 of the Public Service.

In May 1995, as the result of a joint initiative by the Department of Finance and the Department of Transportation, the government approved the establishment of Vehicle Management as a Special Operating Agency. The service delivery concept, principles and objectives adopted in 1995 and the initiatives outlined in the Annual Business Plan are used to guide the service delivery to the Vehicle Management Agency's (VMA) clients.

### **1.1 MISSION STATEMENT & PURPOSE OF THE BUSINESS PLAN**

*"To provide fleet management and vehicle maintenance services to Government, on an economical basis and according to established standards, to enable clients to deliver quality services to the public".*

This Business Plan has been prepared to outline the business changes to be initiated during the fiscal year 2009-10 and beyond. The Plan is intended to:

- Document VMA's goals, objectives and action plans for the fiscal year 2009-10 and to outline the long range action plans for subsequent fiscal periods;
- Set performance standards to allow service delivery to be effectively measured by Departmental management and other stakeholders;
- Document short and long-term changes in Customer Services, Internal Business, Innovation and Learning, the Agency's Financial strategy and to provide a four-year Financial forecast;
- Outline the 2009-10 vehicle charge-back rate structure.

### **1.2 PAST PERFORMANCE/SERVICE IMPROVEMENTS**

Since the establishment of the Vehicle Management concept, the following improvements and efficiencies have been realized:

#### Key Efficiencies:

- Reduction in the total number of repair facilities from 40 in 1983 to 30 and the number of fuel sites from 110 to 82.



- Reduction in the workforce from 425 positions in 1983 to 358.5 approved positions identified in the Agency's 2006-07 staffing study.
- Reduction in the administrative support staff in client departments due to the implementation of a centralized fleet management system.
- Reduction in the cost of vehicles, automotive parts and vehicle insurance as the result of bulk purchasing initiatives and innovative tendering procedures.

#### Service Developments:

- Client Service Survey: Conducted a survey of all clients in 1998 and again in 2003 to obtain feedback on services being provided by the Agency. A number of changes have been implemented as a result of the recommendations of both surveys.
- Staffing Study: Completed a number of studies of all shop related staff. Results of the studies were initiated with staff reductions being achieved over a period of time through attrition.
- Balanced Scorecard: Introduced the Balance Scorecard concept during the fiscal year 2001-02 to monitor shop performance indicators in four key result areas.
- Introduction of a Shop Recognition Program to enhance service delivery and to recognize shops that are contributing to the overall success of the Agency. The program results are determined from the annual Balanced Scorecard results.
- Integration of the Department of Natural Resources (DNR) in 2001 and the Department of Health and Wellness – Extra Mural Program in 2006 into the full service delivery of the Agency.
- Introduction of a vehicle emissions reduction program during 2007-08. Objectives to be accomplished are outlined in this or future Business Plans.

#### Key Financial Results:

- Increased the equity of the government vehicle fleet from \$43.2 million in 1995-96 to \$77.9 million projected at the end of the 2008-09 fiscal year.
- Obtained fuel expenditure savings for all client departments. During 2007-08 the average savings for fuel dispensed from internal sites as compared to private sector vendors amounted to \$0.0426 per litre on gasoline and \$0.0659 per litre on diesel fuel. Annual savings to government of approximately \$2.0 million is realized through the discount arrangements for external purchased as well as internally dispensed fuel.

## **2.0 BUSINESS PLAN DETAILS**

Vehicle Management Agency (VMA) currently utilizes a performance measurement system to monitor activities at all of its repair shops called the Balanced Scorecard (BSC). The BSC is a conceptual framework for translating an organization's vision into a set of performance indicators distributed among four key result areas of the Agency: Customer Service; Internal Business; Innovation and Learning; and Financial. This Business Plan outlines activities associated with each of these strategic areas.

### **2.1 CUSTOMER SERVICE STRATEGY**

The strategies outlined below will focus on business opportunities to provide cost efficient and effective client services that will support the long-term sustainability of the Agency as well as outline steps to reduce the vehicle emissions of the government fleet of vehicles.

#### **2.1.1 Customer Profile**

The Agency's mandate includes the provision of a full range of vehicle services to client Departments within Parts 1 and 2 of the Public Service as well as vehicles operated by government Executives. A summary of the fleet composition by department and a listing of the major clients can be obtained in Appendix 7.

#### **Other Agency Clients**

Other organizations operating outside of Parts 1 and 2 that receive services from the Agency include the following:

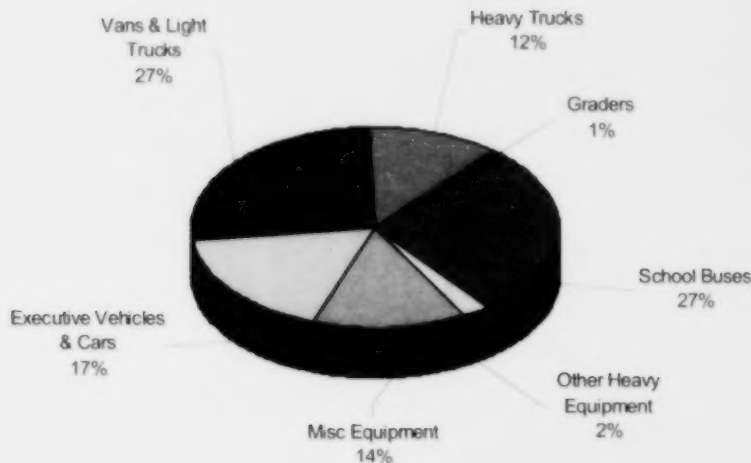
VMA provides on an as required basis, lease agreements for a specified number of fire tanker trucks for Local Service Districts (LSD's) operated through the Department of Local Government. The costs associated with these leases are recovered from the individual LSD's.

VMA has a service provision agreement with NB Power. The agreement involves the supply of credit cards, internal and external fuel services, some parts, fluids and lubricants and client reports to the NB Power to meet the needs of their vehicle fleet. The costs associated with the provision of these services are recovered from the client on a cost plus basis.

VMA provides services to the Extra Mural Program - Department of Health. These services include the leasing of vehicles, the provision of insurance and fuel as well as the disposal of the vehicle at the end of a predetermined lease period. Maintenance of this fleet is provided by private sector vendors with a "call centre", established by VMA, being used to track all related maintenance activities and expenditures. Expenditures related to this fleet are recovered using the rates published in this Business Plan.

### 2.1.2 Client Services

Approximately 4600 assets are managed by the Agency and include executive vehicles, cars, vans, light trucks, heavy equipment, heavy trucks (i.e. snow plows), school buses and miscellaneous pieces of equipment (see Fleet Composition chart below).



A full range of services are provided to VMA clients. These services include centralized fleet management services from the Agency's head office, operation of a "call centre" for the EMP fleet, vehicle repairs provided at vendor or VMA repair facilities throughout the Province as well as fuel from both private sector vendors and VMA operated fuel sites. The clients also benefit from volume discounts received on parts, fuel, the internal labour rate, negotiated labour rates charged for repairs at the various external repair facilities, vehicle insurance and tendered vehicle purchases.

### 2.1.3 Vehicle Emissions Reduction

The New Brunswick government introduced a Climate Change Action Plan in 2006-07. This Plan was implemented to reduce the amount of greenhouse gases emitted into the atmosphere thru the use of more fuel-efficient vehicles. This Plan is linked to the government's commitment to environmental sustainability as outlined in its *Charter for Change* document.

The following are actions that have been taken to address the government's commitment to environmental sustainability.

✓ **Executive fleet:**

VMA will procure vehicles for Ministers and Deputy Ministers that provide a fuel efficiency rating that is within 10% of the most fuel efficient full size passenger car or that utilize "hybrid" technology. Vehicles meeting the fuel efficiency criteria will be selected from the annual Natural Resources Canada EnerGuide publication.

To encourage the purchase of more fuel-efficient vehicles that reduce GHGs, Ministers and Deputy Ministers will receive up to an additional \$7,000 above the basic allowance to procure hybrid vehicles. This increase in the basic allowance reflects the higher cost to purchase hybrid vehicles.

Only hybrid sport utility vehicles and hybrid full size pickup trucks may be purchased.

To ensure the government is taking advantage of the latest fuel emission/efficiency technology, all executive vehicles purchased must be the current or prior model year.

It is VMA's target is to have an executive fleet consisting entirely of hybrids and fuel-efficient vehicles (i.e. vehicles that achieve an average fuel economy of 8.9 litres per 100 kilometres or better) by the fiscal year 2012-13. Approximately 80% of the executive fleet of vehicles are currently meeting this more stringent guideline.

✓ **General vehicle fleet (light vehicles):**

Fuel efficiency has been included in the vehicle procurement decision for light vehicles. Approximately twenty per cent (20%) of the light truck fleet acquired during any fiscal year will have flex-fuel capability in preparation for the commercial availability of ethanol-blended fuels.

✓ **School buses, heavy trucks and equipment:**

VMA is committed to renewing the school bus, heavy truck and heavy equipment fleet over the next several years. This renewal will allow government to take advantage of more stringent engine emission standards being introduced in new vehicles. Replacement schedules for these vehicles will be dependent upon the life-cycle vehicle costs as well as the provision of adequate capital budgets by government.

✓ **New Technology:**

VMA will continue to monitor initiatives introduced by industry and/or other governments and will seek appropriate opportunities to partner or demonstrate new technology or equipment, which may result in long-term environmental benefits within the government fleet.

VMA staff will pilot the use of alternate fuels (i.e. bio-diesel) starting in January 2009. A refuelling site has been established at one of the VMA operated sites (i.e. Woodstock) with planned product deliveries from a private sector vendor commencing in January. In addition VMA has procured a hybrid school bus and will monitor the feasibility of using

this technology within the government fleet during 2008-09 and for a number of years into the future.

### **Education:**

VMA will develop and deploy programs to educate vehicle operators on specific operational changes that can be undertaken to reduce GHG and fuel consumption. Education may take the form of web-based information or inclusion in various printed materials such as the Drivers Handbook. VMA will encourage, based upon operational requirements, client departments to select appropriately sized vehicles that fulfill their operational requirements.

### **✓ Anti-Idling:**

VMA developed and obtained government approval for an anti-idling policy during the fiscal year 2007-08. This policy applies to all vehicles and motorized equipment owned, leased or rented by government organizations utilized in the provision of government programs. The policy outlines the restrictions on idling of government vehicles as well as provides exemptions to the policy. Individual government departments are responsible for enforcement of this policy.

### **Proposed Strategy for Improvement of Customer Service:**

In 2009-10, the following will be initiated:

- VMA will seek opportunities to partner or demonstrate new technology or equipment, which may result in long-term environmental benefits within the government fleet. On-going test results of the bio-diesel and hybrid school bus pilot projects will be reported.
- VMA will continue to provide programs to educate clients on reducing GHG's and fuel use.

## **2.2 INTERNAL BUSINESS STRATEGY**

This section of the Business Plan provides information that supports VMA's ability to provide products and services. It outlines the initiatives to be accomplished in the areas of facilities, systems development and risk management.

### **2.2.1 Facilities Overview**

#### **Fuel Facilities**

Currently there are 82 Agency operated fuel-dispensing sites strategically located to meet the needs of all clients. Of these, 44 sites have card lock access (Computrol) for diesel and/or gasoline products. One card lock site has been established to dispense bio-diesel products to a selected number of client vehicles. Many of the 44 sites have 24-hour accessibility by clients. During the fiscal year 2007-08 VMA fuel sites collectively

dispensed approximately 23.1 million litres of product. During the same period, approximately 5.1 million litres of fuel was purchased from the private sector at discounts ranging between 1% and 4% off retail pump prices. The savings, during the fiscal year 2007-08, between the fuel dispensed from VMA fuel sites and that purchased from the private sector averaged \$0.043 per litre for gasoline and \$0.066 per litre for diesel.

Site testing and monitoring will continue to be a priority to ensure the protection of the environment and the long-term sustainability of the fuel sites. When a fuel site warrants replacement, the feasibility of continuing to operate the fuel site will be evaluated according to the following parameters: volumes of product dispensed; its risk to the environment; the timeframe to obtain a payback on the upgrade investment; and the operating requirements of its clients. New or existing sites that require major renovations will be replaced with environmentally friendly systems (above ground tanks, oil water separators and improved monitoring systems). In addition, higher volume fuel sites will be monitored and evaluated for the potential introduction of new card lock outlets (Computrol) to better serve the clients.

Of a continuing concern to both VMA and its clients is the extreme volatility of the cost of fuel products. During the past 12 months the average retail price of both gasoline and diesel products across Canada has seen some extremes in pricing. At the beginning of January 2008 the average price of gasoline and diesel in Canada was \$1.07 and \$1.18 per litre respectively. By late June, prices had reached an all time high of \$1.40 (gasoline) and \$1.49 (diesel) per litre. By the middle of November prices had fallen to \$0.83 (gasoline) and \$1.05 (diesel) per litre. To further illustrate the impact of these changes on government an increase of \$0.01 per litre translates into an additional cost of approximately \$250,000 per year.

#### **Proposed Strategy for Improvement of Fuel Facilities:**

During 2009-10, the following initiatives will be reviewed with implementation as required:

- VMA will continue with its program of site upgrades at fuel dispensing facilities that are in need of remedial actions. Ageing facilities throughout the province will be more closely monitored for potential problems and assessed for future work. Information developed in the Petroleum Storage Tank Management program, reports obtained from site reviews, as well as input from clients will be utilized to develop and set priorities and budgets for these activities.
- VMA will continue its program of enhanced environmental monitoring/testing at all of the current fuel dispensing facilities.
- VMA will initiate a program to replace some of its ageing card-lock technology (i.e. Computrol units) used to record fuel dispensed at automated fuel sites.

Future initiatives to be considered beyond 2009-10 are the following:



- VMA will identify additional fuel sites that need new fuel dispensers; review the feasibility of electronic dipping and monitoring of fuel sites; study the feasibility of dispensing emission reducing fluids (i.e. urea) at fueling installations, etc.

### **Repair Facilities:**

Currently there are 30 repair shops operating throughout the Province. Some of the larger shops offer a full range of services from general maintenance to major overhauls while others are limited to general maintenance. Speciality repairs (including glass repair, exhaust work, front-end alignment, automatic transmission repair, upholstery repair, body repair work, etc) are often obtained from private sector vendors.

Each shop manager is required to closely monitor the costs of services rendered at all repair facilities to ensure that repairs are provided in the most economical manner available. The shop manager must also work closely with vendors in his local area to obtain goods and services on a timely economical basis. Warranty work is frequently obtained from vendors but when this work is completed at Agency shops, all associated costs are recovered.

Agency shops are strategically located to meet the majority of client needs. However private sector vendors will be used when VMA shops are unable to meet client requirements. Many of these vendor shops have negotiated or tendered prices for parts and services.

The Department of Transportation currently rents the shop space to VMA. Rental of the shop space is based upon a derived cost per square meter. During 2009-10, it is anticipated that the Agency will pay approximately \$2.4 million for shop rental space.

Environmental issues that arise, as a result of activities undertaken by the shop personnel, will continue to be reviewed on an on-going basis to ensure that every effort is made to protect the environment while still offering competitive services to all clients.

VMA has established a "call centre" at the Miramichi repair facility to coordinate the repair activities of the Extra Mural fleet. The client has been provided with a toll free telephone number that must be accessed either by the vendor or the client before and after any services have been rendered by a private sector vendor.

### **Proposed Strategy for Improvement of Shop Operations:**

During 2009-10 VMA will initiate the following:

- VMA will work closely with other government organizations to identify service requirements. Where feasible VMA will expand the use of its call center concept to meet these additional requirements.
- VMA will review the Balanced Score Card (i.e. BSC) performance indicators utilized at all shops. A new management report will be developed to summarize individual shop information collected on the BSC indicators.

- VMA will continue its work with the shops and stockrooms to harmonize the automotive parts numbers utilized by the individual repair shop.

Future initiatives to be considered beyond 2009-10 are the following:

- VMA will develop a summary work order information form that can be placed in the vehicle after the work is completed to advise the client of the repairs completed on the vehicle while at an Agency shop.

### **2.2.2 Systems Overview**

During the past fiscal year VMA obtained from the Information Management and Technology Branch, Department of Transportation, its information technology/computer related services. These services included enhancements to existing programs to address user problems, provide for timely information retrieval and improve data management; a refresh program for the existing technology (i.e. servers and PC's); and preliminary work on new system developments. The 2009-10 fiscal program will see further use of these services by the Agency.

Corporate and/or VMA developed systems that are currently being utilized by the Agency include the "web-based" Oracle Fleet Management System (FMS), the Automated Insurance System (i.e. Risk Master), the Automated Inventory System, the Automated Fuel Dispensing System (AFDS), the Oracle Financial Information System (OFIS) and the corporate Human Resource System.

Business process re-engineering opportunities will be continually identified for all systems noted above to allow for streamline operations to improve the effectiveness of the technology. Methods will be investigated to automate data collection and the transfer of document information between FMS, the Inventory Management system, the automated fuel monitoring equipment and other VMA systems.

#### **Proposed Strategy for Improvement of Information Technology:**

During the fiscal year 2009-10, the following initiatives in the information systems area will be undertaken.

- VMA in conjunction with the Information Management and Technology Branch will procure and/or develop an Automated Inventory Management System. Development issues that may arise includes: incorporation of end user requirements into the new system functionality, developing management reports (i.e. enhanced on-line reporting function, etc), review the use of bar coding and scanning technologies, harmonized parts data base, etc. Enhancements will ensure the effective management of the parts inventory, the reduction of paperwork, provide enhanced capabilities to track and transfer costs to FMS and provide an overall cost/benefit and service delivery improvement to the clients.



- The Agency will request that the Information Management and Technology Branch initiate a preliminary review of the current automated fuel dispensing system with the idea of developing/obtaining a replacement for the existing Clipper system. Enhancements will also consider the overall cost benefit to the Agency, the need to replace antiquated automated fuel dispensing technology and the improvement in service delivery to VMA.

Future initiatives to be considered beyond 2009-10 are the outlined below:

- Enhancements to the Fleet Management System including reports to support the Agency's business management processes; an automated vehicle life cycle costing and replacement module; a tire management module; and an enhanced interface with the on-line government Financial Information System.
- The Agency will evaluate the feasibility of developing an electronic business support system. Potential uses of the system are: to provide more timely concise management information on critical business issues to Agency, District and shop management personnel; create and monitor electronic benchmark information for all Agency activities and provide exception reporting on an on-going basis.

### **2.2.3 Risk Management**

The actual cost of the insurance program for the government fleet increased from \$1.3 million in 2001-02 to \$3.0 million in 2003-04. During 2008-09 the Agency was able to obtain insurance coverage for approximately \$1.0 million. It should be noted that this premium reflects the addition of approximately 600 additional Extra Mural fleet vehicles on the Agency's policy. The cost of the 2009-10 insurance program is projected to be similar to the premiums obtained in 2008-09. Changes in the cost of insurance can be attributed to a softening of the insurance markets, introduction of new measures within the province to reduce the overall cost of insurance to all consumers and the Agency taking a more proactive approach in monitoring and controlling accident costs and obtaining cost effective insurance coverage.

#### **Proposed Strategy for Risk Management:**

During 2009-10 VMA will undertake the following initiative:

- VMA will proactively negotiate the renewal of its fleet insurance ensuring the least cost of insurance services for the government fleet.

### **2.3 INNOVATION AND LEARNING STRATEGY**

This section of the Business Plan provides information on the organization, personnel recruitment, staff development plans and describes issues related to employee relations.

### 2.3.1 Organization and Staffing

As of April 1, 2008, the Agency had a complement of 358.5 approved funded positions associated with the delivery of its client service. This staffing complement reflects all the positions that are being funded after implementation of the Agency's 2007 staffing study.

<b>STAFFING COMPLEMENT FOR 2009-10 (Funded Positions)</b>	
<b><u>DESCRIPTION</u></b>	<b><u>Funded Positions</u></b>
Shop Superintendents	7.0
Mechanic III's	33.0
Repair Shop Mechanics & Welders	204.0
Stockroom	54.0
Operator Instructors	10.0
District Administrative Staff	25.5
Agency Central Office Staff	25.0
<b>TOTAL Funded Positions</b>	<b><u>358.5</u></b>

In recent years, the Agency has been impacted by a number of significant issues with regard to staffing including:

- ✓ A demographics study indicates that there is an ageing workforce issue that will continue into the foreseeable future (48% of the mechanical workforce is 45 years of age or older as of September 2008);
- ✓ Ongoing challenges will likely be associated with recruitment of qualified staff to fill vacancies at its maintenance facilities.

Therefore, VMA is faced with identifying new and innovative methods to attract and retain qualified personnel. VMA will monitor its existing policies with regard to retention of personnel and adjust these policies as may be deemed necessary.

Performance management of employees will be based on individual work plans consistent with the initiatives identified in the annual Business Plan.

### 2.3.2 Training

The training co-ordinator's responsibility is to assess the needs and provide courses to meet training priorities of shop personnel. All shop personnel participating in training programs will have their training courses tracked by the Human Resources Branch of the Department of Transportation.

#### **Proposed Strategy for Training:**

During 2009-10 the following initiatives will be implemented:

- The training co-ordinator, during 2009-10, will provide shop personnel with training in areas identified through a needs analysis completed by the shop managers and the feedback on various courses provided previously. In addition, an annual training calendar identifying times and potential dates for all courses will be published and distributed to repair shops.
- The training co-ordinator will work closely with the Operator Instructors to identify and develop an updated preventative maintenance program for DOT operators.

Future initiatives to be considered beyond 2009-10 are the following

- VMA will evaluate the feasibility of providing driver training to various client groups to enhance its risk management program.

## 2.4 FINANCIAL STRATEGY

This section of the Business Plan presents financial information and statements with accompanying notes and assumptions, provides details on financial issues and establishes proposals for revenue and expenditure issues during the term of this Business Plan.

### 2.4.1 Vehicle Replacement Program

A vehicle replacement program was implemented in 1996 to reduce the average age of the fleet, reduce repair and overall operating costs, reduce fleet vehicle downtime, reduce safety concerns from drivers and assist VMA in becoming self sufficient. However, funding for the replacement program has not been consistently provided since 1996. Consequently, significant ageing of the fleet has occurred, operating costs have risen, clients are raising concerns about the safety, reliability and associated downtime of their assigned fleet vehicles. Clients are also raising concerns regarding the cost of short-term rentals while vehicles are being repaired or are removed from service.

In June 2008, an ageing analysis of the existing fleet was conducted. Results of this analysis are shown in Table 1.

Table 1 – Ageing Analysis of Existing Fleet

TYPE OF VEHICLE	AVERAGE AGE					OPTIMUM AVERAGE
	JUNE 2004	JUNE 2005	JUNE 2006	JUNE 2007	JUNE 2008	
Cars (A Class)	5.5 years	5.4 years	5.2 years	4.6 years	4.4 years	3.5 years
Light Trucks (B Class)	7.2 years	7.0 years	6.8 years	7.3 years	8.0 years	3.0 years
Heavy Trucks (C Class)	9.1 years	10.0 years	9.9 years	9.7 years	10.6 years	8.0 years
School Buses (E Class)	7.2 years	6.2 years	6.8 years	7.2 years	7.5 years	6.0 years

The average age shown in Table 1 is the average age of the vehicle fleet for the defined category. The optimum average is one half of the replacement age (e.g. 3.5 years means replacing the vehicle every 7.0 years).

To further highlight the fleet ageing issue, Table 2 has been provided to emphasize the fact that the cost of repairing older vehicles is significantly higher than newer vehicles. Government not only faces this higher cost of repairs with an older fleet but also encounters increased downtime and associated cost of providing short term replacement vehicles.

**Table 2 – AVERAGE REPAIR COST PER KM(HR)**

<b>Vehicle Type</b>	<b>New</b>	<b>Old</b>	<b>Ratio (Old/New)</b>
Light Trucks ≤ 3 yrs vs ≥ 8 yrs	\$0.05	\$0.17	3.4
Heavy Trucks ≤ 5 yrs vs ≥ 16 yrs	\$0.24	\$1.15	4.8
Buses ≤ 5 yrs vs ≥ 12 yrs	\$0.16	\$0.49	3.1
Loader/Backhoes ≤ 5 yrs vs ≥ 16 yrs	\$3.12	\$17.37	5.6
Graders ≤ 5 yrs vs ≥ 20 yrs	\$9.49	\$42.19	4.5

Table 3, page 15 of this document, presents the age of the fleet by major category of vehicle and highlights areas of particular concern. Sixty-two percent (62%) of the light truck fleet (782 light trucks) exceeds the optimum replacement age. Additionally the heavy truck fleet is faced with thirty-five percent (172 heavy trucks) requiring replacement due to age or difficulty in obtaining replacement parts. The current heavy truck fleet contains 109 Ford L9000s that do not exceed the optimum age however they have been identified for replacement due to the difficulty for VMA personnel to source available repair parts.

An optimum fleet replacement program would allow for the further implementation of “green” vehicle policies. Procurement will take advantage of newer more fuel efficient, cleaner running vehicles and when economically and operationally feasible, new vehicle technologies such as hybrid technology will be procured. The overall impact will be to reduce pollutants and green house gases, thereby helping to meet the mandate of the NB Climate Change Action Plan.

Additionally, a newer fleet would result in reduced maintenance requirements, transferring vehicle operation costs from the repair function to the capital cost of the

vehicle. Reducing requirements on the repair operations will assist in meeting the challenges from an aging mechanic trade workforce (48% of government employees are 45 years old and over) and impending labour shortages in the technical/automotive fields. Challenges with labour shortages and succession planning issues are impacting both the government and private sectors. An optimum vehicle replacement plan is an effective means of addressing these population related obstacles.

**Table 3 - FLEET DISTRIBUTION BY AGE**

AGE	Light Trucks	Heavy Trucks	Graders	Backhoes	Buses
>20					
20			0		
19			0		
18			0		
17			0		
16		21	0		
15		24	0	0	
14		23	13	0	
13		23	0	0	
12		42	10	10	95
11		43	10	10	97
10		38	10	10	91
9		49	8	1	101
8		34	4	10	97
7		37	0	0	91
6	62	30	0	0	95
5	19	1	0	0	89
4	76	1	0	0	96
3	158	33	0	0	79
2	119	31	4	5	98
1	38	0	0	0	85
<b>TOTAL:</b>	<b>1254</b>	<b>493</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>1218</b>

Total Exceeding Optimum Replacement Age					
% Exceeding Optimum Replacement Age	62%	13%	13%	54%	9%
Total Exceeding Optimum Replacement Age including 109 Ford L9000s requiring replacement	782	172	9	30	104
% Requiring Replacement	62%	35%	13%	54%	9%
Exceeds Optimum Replacement Age Includes 109 Ford L9000s that require replacement due to part sourcing problems					

vehicle. Reducing requirements on the repair operations will assist in meeting the challenges from an aging mechanic trade workforce (48% of government employees are 45 years old and over) and impending labour shortages in the technical/automotive fields. Challenges with labour shortages and succession planning issues are impacting both the government and private sectors. An optimum vehicle replacement plan is an effective means of addressing these population related obstacles.

Table 3 - FLEET DISTRIBUTION BY AGE

AGE	Light Trucks	Heavy Trucks	Graders	Backhoes	Buses
20		10	9	3	0
20		10	0	2	0
19	3	12	0	0	0
18	1	20	0	5	0
17	5	11	0	0	0
16	5	21	0	0	1
15	8	24	0	0	13
14	14	23	13	0	34
13	3	23	0	0	56
12	110	42	10	10	95
11	101	43	10	10	97
10	190	38	10	10	91
9	117	49	8	1	101
8	65	34	4	10	97
7	160	37	0	0	91
6	62	30	0	0	95
5	19	1	0	0	89
4	76	1	0	0	96
3	158	33	0	0	79
2	119	31	4	5	98
1	38	0	0	0	85
TOTAL	1254	493	68	56	1218

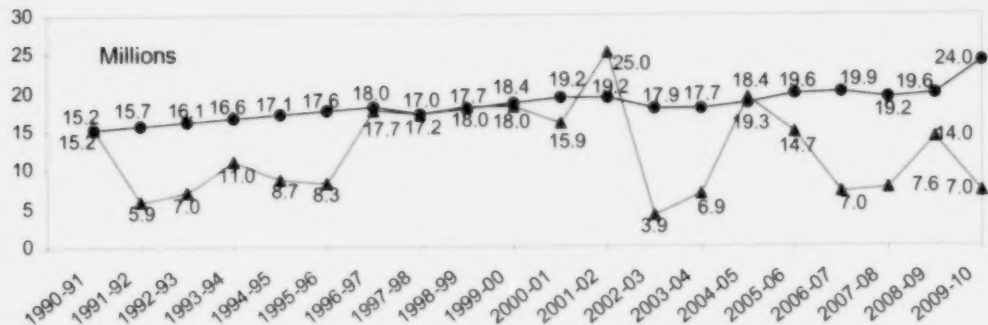
Total Exceeding Optimum Replacement Age	782	63	9	30	104
% Exceeding Optimum Replacement Age	62%	13%	13%	54%	9%
Total Exceeding Optimum Replacement Age including 109 Ford L9000s requiring replacement	782	172	9	30	104
% Requiring Replacement	62%	35%	13%	54%	9%

Exceeds Optimum Replacement Age  
Includes 109 Ford L9000s that require replacement due to part sourcing problems



The optimum capital funding requirements and actual funds supplied over a period of years are shown in Chart 2 - Vehicle & Equipment Budget.

Chart 2 - VEHICLE & EQUIPMENT BUDGET



Notes:

- 1) The drop in the budget in Chart 2, in 1997-98, is due to the implementation of the Harmonized Sales Tax (HST). Since 1997-98, the Province has been rebated any sales tax expense.
- 2) The expenditures in 2001-02 and 2004-05 reflect the advancing of certain capital purchases originally planned for 2002-03 and 2005-06.
- 3) The drop in the optimum replacement criteria reported for the fiscal year 2002-03 resulted from a life cycle cost study.
- 4) The optimum replacement funding shown for 2009-10 represents the regular replacement program along with additional funding to address the problem with older Ford plow trucks in DOT.

A sustainable replacement plan would allow VMA to utilize the most cost effective and efficient fleet management practices that fit the operational needs of each client department and support the long-term sustainability of government programming. In summary a sustainable replacement plan would:

- Reduce operating and downtime costs, through optimum replacement of assets.
- Address the replacement parts issues for the 109 Ford L9000 plow trucks.
- Support client departments in the provision of quality service to the public.
- Support government initiative to reduce "greenhouse" gas emissions (right size fleet, more fuel efficient vehicles, and newer exhaust technology) and assist in reaching the goals of the NB Climate Change Action Plan.
- Support succession planning (help address ageing workforce & difficulties in finding qualified personnel for repair operations).

- Support VMA's move toward a model of Self-Sufficiency and Sustainability.

### **Private Sector Partnering - Leasing**

Leases will continue to be considered in order to meet the immediate needs of client Departments and to provide alternatives to all clients who may wish to augment their requirements for fleet vehicles when inadequate capital funds are available. Any Department opting to lease a vehicle will absorb the full cost of any lease agreement and possibly any associated costs resulting from the return of the vehicle.

In July 2005 the Board of Management approved amendments to the Travel Policy and reconfirmed the policy that employees who travel in excess of 30,000 kilometres annually be assigned a government vehicle. To this date only a few Departments have expressed interest in obtaining such vehicles to accommodate government travel. Because it is anticipated that this requirement will remain in place, vehicles will be supplied from the capital program or leased when clients justify the need with a business case.

### **Proposed Strategy for Acquisition of Vehicles:**

In order to meet the vehicle requirements of a number of existing and new clients, VMA will need to procure vehicles, during the fiscal year 2009-10, using some or all of the following strategies:

- Approximately \$7.0 million worth of vehicles will be purchased for clients as outlined in Appendix 6. VMA will continue to evaluate each client's capital equipment allotment using an enhanced life-cycle-costing model to augment the current replacement practices of the Agency. VMA will meet and discuss vehicle replacement requirements, service delivery requirements and provide clients with critical operational information on their fleet. Clients will be encouraged to prepare a three-year vehicle replacement plan that can be reviewed annually.
- VMA will continue to obtain lease financing to procure fire-fighting equipment for some Local Service Districts. VMA will work closely with the Department of Local Government to ensure that the fire-tanker units meet the needs of the end user. The original cost of this equipment is anticipated to be approximately \$2.5 million.
- VMA will procure and arrange lease financing for approximately 220 cars and/or station wagons for this fiscal year to meet the needs of the Extra Mural Program. The original cost of these vehicles is anticipated to be approximately \$4.0 million.
- Leases will be obtained from private sector vendors to augment the shortfall in capital funding and to meet the needs of client departments. It is anticipated that during the fiscal year 2009-10 the original cost of the equipment obtained by leases could approach \$6.5 million (approximately \$5.0 million for approximately 200 light and other vehicles and \$1.5 million for heavy equipment).



- VMA will work closely with the Department of Finance to explore and identify measures that could provide long-term sustainable capital funding for the Agency. Potential areas for funding include: the use of the capital cost recovery account for capital purchases; capital grants from government; creating charge back rates that will provide sustainable capital fund; additional long term leasing; etc.

### **Listing of Current Leases**

To the end of December 2008, VMA has leasing agreements with a number of private sector financial lending institutions for the following vehicles:

- Twelve (12) intermediate size cars for the following departments: 7 for Supply and Services; 4 for Public Safety; and 1 for the Regional Development Corporation. The original cost of the equipment financed in these lease agreements was approximately \$0.3 million.
- Sixty-eight (68) light trucks (including trucks, cargo vans, etc). The vehicles were leased for the following departments: 3 for Agriculture; 4 for Natural Resources; 53 for Transportation; 5 for Education; and 3 for Post Secondary Education. The original cost of the equipment financed in these lease agreements was approximately \$1.4 million.
- Forty-eight (48) fire tankers and ten (10) equipment vans for Local Service Districts. The original cost of the equipment financed in these lease agreements was approximately \$11.0 million.
- Five hundred and seventy-seven (577) compact size cars and station wagons for Department of Health – Extra Mural Program. The original cost of the equipment financed in these lease agreements was approximately \$9.3 million.

### **2.4.2 Revenue Forecasting**

The charge-back rates submitted in this Plan allow for a fair and reasonable allocation of all vehicle costs to user departments and agencies based on usage, repairs and age of vehicles assigned to individual clients. The rate structure will consist of a fixed monthly rate (to recover overhead costs, accident damage and insurance) and a variable rate per kilometer or per hour (to cover repair and maintenance costs). In addition to the above rates, the client will be charged for the cost of fuel consumed each month and the recovery of the capital cost or leasing costs associated with the asset if applicable.

### **2.4.3 Charge-back Rates**

With this Business Plan for 2009-10, approval is requested for the attached rate structure (i.e. Appendix 8) that will become effective April 1, 2009, for all “Full Service” vehicles.

A comparison of the proposed rates for 2009-10 to the comparable rates that were charged, during 2008-09 fiscal year, is included as Appendix 8.

The annual impact of the above charge-back rates by department is detailed in Appendix 9. This impact is based on a comparison of the difference between the 2008-09 and the 2009-10 budgeted charge-back rates. Influences that the client may have on the actual amounts charged (i.e. changes in vehicle utilization or fleet size) are not included in this comparison.

The total amount of the capital cost recovery was \$12.1 million for 2004-05; \$12.6 million for 2005-06; \$13.0 for 2006-07, \$13.1 million for 2007-08; with projections of \$13.1 for 2008-09 and \$13.7 million for 2009-10. The impact on Department budgets of the capital cost charge-back rates (to recover the capital costs of vehicles) for the fiscal year 2009-10 is reflected in Appendix 10.

#### **2.4.4 Accounting Policies**

With the government adoption of fixed asset accounting in 2004-05, the government and VMA's accounting policies, with regards to capital expenditures, are now consistent with each other.

Depreciation is calculated using a straight-line method over the useful life of the assets. The life cycle used in the recovery of depreciation is determined by the Agency working in conjunction with the client departments.

VMA will retain all revenue received from the disposal of surplus goods and assets, sale of assets to executives and recoveries from insurance claims.

From time to time operating surpluses may be generated. VMA's Charter provides for the rollover and use of these surplus funds. For example, on occasion, situations arise when a vehicle is required to be replaced that is unforeseen (e.g. vehicle damaged in an accident) and is beyond the budget capabilities to fund from its approved Business Plan. Subject to a cost/benefit analysis, such surplus funds will be used to meet unforeseen operational and/or vehicle replacement needs.

#### **2.4.5 Projected Financial Statements**

Appendix 1 shows a four-year projected Income Statement, Balance Sheet. Assumptions used reflect the Agency's projections of its financial situation based upon the foreseeable economic conditions.

## **Index of Appendices**

Appendix 1	Detailed Four-Year Financial Forecast
Appendix 2	Five-Year Historical Financial Statements
Appendix 3	Pie Charts Showing Age of Fleet
Appendix 4	Map Showing Location of Facilities
Appendix 5	Summary of Purchase Commitments by Department
Appendix 6	Summary of Initiatives by Year
Appendix 7	2008-09 Proposed Charge-Back Rates
Appendix 8	Impact of Rate Changes by Department
Appendix 9	Estimated Increase in Capital Cost Charge-Back
Appendix 10	Estimated Increase in Leasing Cost Charge-Back
Appendix 11	Organization Chart

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME AND EXPENDITURE  
FOR THE YEAR ENDED MARCH 31,  
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)  
(Fixed Asset Basis)

DESCRIPTION	3rd Quarter 2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
REVENUE:					
Charge-backs to Clients	\$88,020.9	\$91,878.9	\$95,651.5	\$97,351.9	\$99,704.4
Disposal of Surplus Assets	300.0	500.0	500.0	525.0	525.0
Total Revenue	<u>\$88,320.9</u>	<u>\$92,378.9</u>	<u>\$96,151.5</u>	<u>\$97,876.9</u>	<u>\$100,229.4</u>
EXPENDITURES:					
Personal Services	\$16,603.6	\$16,870.0	\$17,123.0	\$17,379.9	\$17,640.6
Other Services	14,733.5	16,179.4	17,838.9	18,185.2	18,533.0
Materials & Supplies	42,784.8	44,352.0	46,175.9	46,695.3	47,217.0
Property & Equipment	917.0	1,140.0	1,157.1	1,174.5	1,192.1
Depreciation	13,132.0	13,662.6	13,681.6	14,267.0	15,471.9
Debt & Other Charges	150.0	175.0	175.0	175.0	175.0
Total Expenditures	<u>\$88,320.9</u>	<u>\$92,379.0</u>	<u>\$96,151.5</u>	<u>\$97,876.9</u>	<u>\$100,229.4</u>
NET INCOME	<u>(\$0.0)</u>	<u>(\$0.0)</u>	<u>\$0.0</u>	<u>\$0.0</u>	<u>\$0.0</u>
<hr/>					
Capital Expenditures for Vehicle and Equipment Purchases	<u>\$ 17,200.0</u>	<u>\$ 7,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>

CONSOLIDATED BALANCE SHEET  
AS AT MARCH 31,  
(IN THOUSANDS OF DOLLARS)  
(Fixed Asset Basis)

DESCRIPTION	3rd Quarter 2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13
<b>ASSETS:</b>					
Due from the Province	\$5,871.3	\$12,897.8	\$6,943.4	\$1,574.4	(\$2,589.7)
Accounts Receivable	1,710.1	1,710.1	1,710.1	1,710.1	1,710.1
Prepaid Expenses	699.0	699.0	699.0	699.0	699.0
Repair Parts & Fuel Inventory	9,213.3	9,213.3	9,213.3	9,213.3	9,213.3
Vehicles & Equipment - at cost					
less accumulated depreciation	77,939.3	71,276.8	77,595.1	83,328.1	87,856.3
Total Assets	<u>\$95,433.0</u>	<u>\$95,797.0</u>	<u>\$96,161.0</u>	<u>\$96,525.0</u>	<u>\$96,889.0</u>
<b>LIABILITIES &amp; EQUITY:</b>					
Deferred Revenue	\$1,159.9	\$1,523.9	\$1,887.9	\$2,251.9	\$2,615.9
Accounts Payable	6,407.9	6,407.9	6,407.9	6,407.9	6,407.9
Accrued Salaries Payable	563.3	563.3	563.3	563.3	563.3
Contributed Equity	63,105.8	63,105.8	63,105.8	63,105.8	63,105.8
Accumulated Surplus	24,196.1	24,196.1	24,196.1	24,196.1	24,196.1
Total Liabilities & Equity	<u>\$95,433.0</u>	<u>\$95,797.0</u>	<u>\$96,161.0</u>	<u>\$96,525.0</u>	<u>\$96,889.0</u>

HISTORICAL REVENUE EXPENSE COMPARISON  
(Fixed Asset Basis)

Appendix 2, Page 23

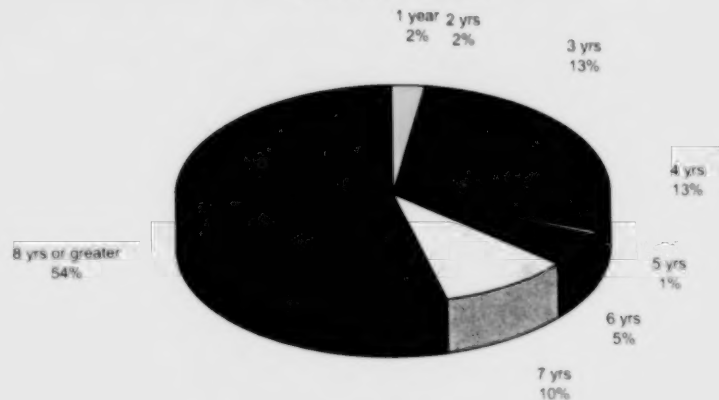
DESCRIPTION	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
Charge-back Revenue	\$65,973.8	\$71,361.3	\$69,028.1	\$71,189.6	\$75,305.7	\$76,939.1	\$82,811.3
Sale of Vehicles and Equipment	711.4	639.4	323.3	302.8	490.9	756.9	331.6
Other Revenue	123.0	179.9	193.9	174.3	212.5	217.3	135.3
Total Revenue	<u>\$66,808.3</u>	<u>\$72,180.5</u>	<u>\$69,545.3</u>	<u>\$71,666.7</u>	<u>\$76,009.1</u>	<u>\$77,913.2</u>	<u>\$83,278.2</u>
Operating Expenditures:							
Personal Services	\$12,416.4	\$13,525.6	\$13,950.0	\$13,978.3	\$13,961.1	\$13,976.1	\$15,829.1
Other Services	11,900.0	13,368.4	12,514.3	11,165.0	11,681.1	12,962.6	13,572.7
Materials & Supplies	25,680.9	29,487.9	28,761.7	31,810.3	35,919.5	35,655.4	38,623.6
Property & Equipment	506.8	370.5	271.8	211.9	667.9	872.3	899.2
Depreciation	13,119.8	13,042.8	12,790.1	12,154.5	12,730.3	13,532.0	13,153.2
Debt & Other Charges	47.1	85.5	51.6	365.0	132.1	155.7	170.3
Total Expenditures	<u>\$63,671.0</u>	<u>\$69,880.7</u>	<u>\$68,339.5</u>	<u>\$69,685.0</u>	<u>\$75,092.0</u>	<u>\$77,154.1</u>	<u>\$82,248.1</u>
Percentage Increase or (Decrease) in Expenses	2.69%	9.75%	-2.21%	1.97%	7.76%	2.75%	6.60%
Surplus (Deficit)	<u>\$3,137.3</u>	<u>\$2,299.8</u>	<u>\$1,205.8</u>	<u>\$1,981.7</u>	<u>\$917.1</u>	<u>\$759.1</u>	<u>\$1,030.1</u>
<hr/>							
Expenditures for Vehicle & Equipment Replacement	<u>\$24,996.5</u>	<u>\$3,877.5</u>	<u>\$7,539.5</u>	<u>\$19,248.9</u>	<u>\$14,680.3</u>	<u>\$7,610.0</u>	<u>\$12,428.4</u>

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

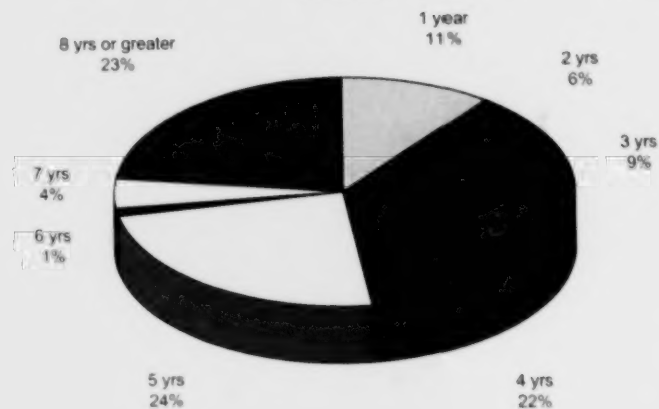
Graphical Aging Analysis  
(as at June 30, 2008)

APPENDIX 3, Page 24

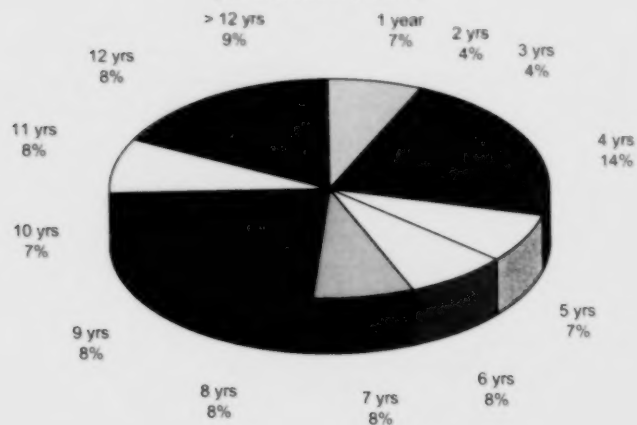
**Age of Light Trucks**  
(1248 Light Trucks)



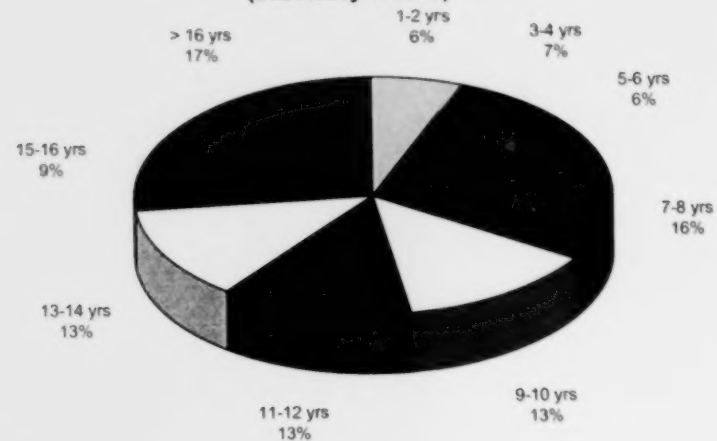
**Age of Cars (excluding Executives)**  
(96 Cars)



**Age of School Buses**  
(1232 School Buses)



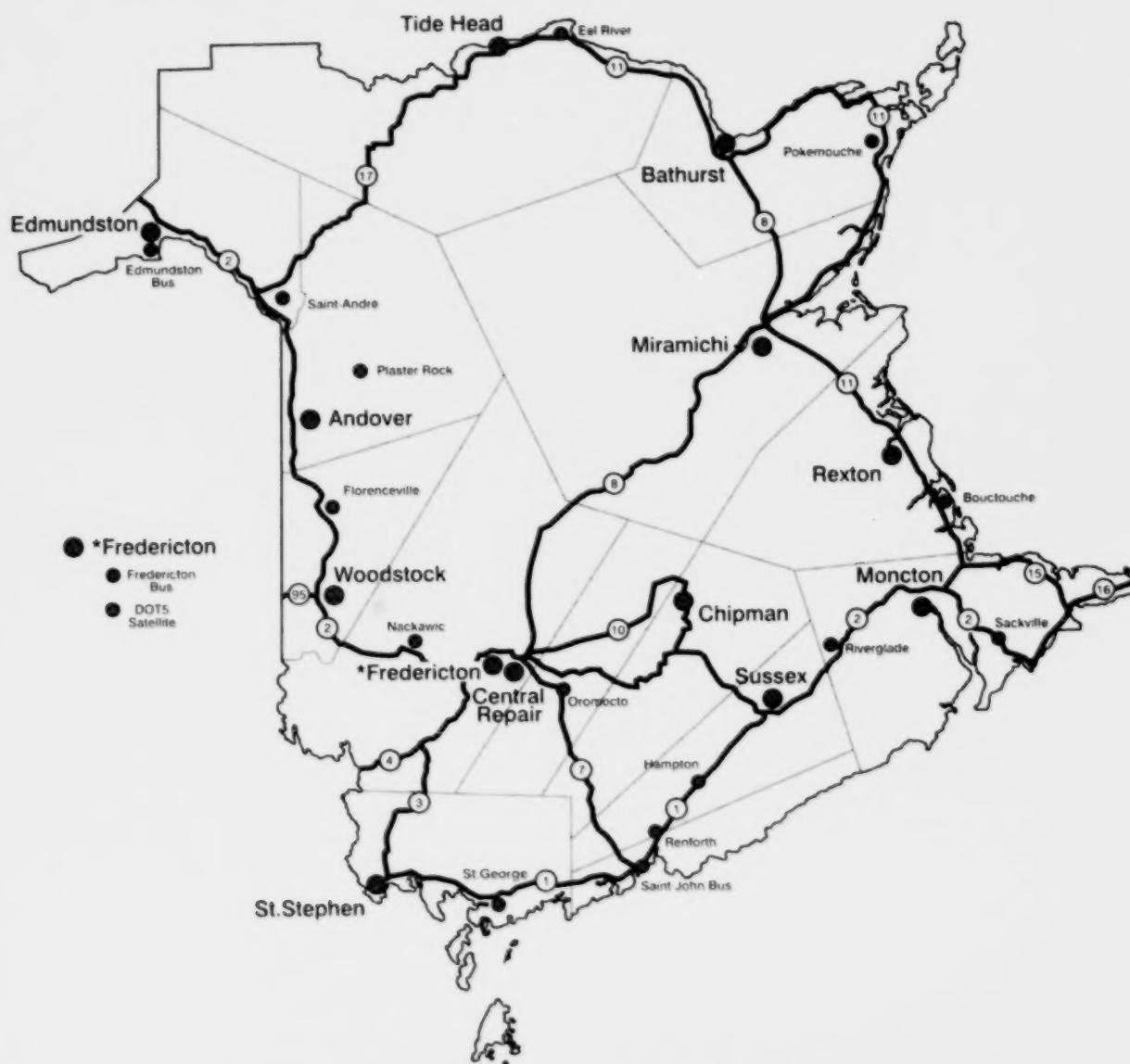
**Age of Class C Trucks**  
(512 Heavy Trucks)



# Location Of Repair Facilities

Vehicle Management Agency

Department Of Transportation





## SUMMARY OF 2009-10 VEHICLE AND EQUIPMENT PURCHASES

### DEPARTMENT

Executive Vehicles - All Depts.	\$ 226,256	10 Light Vehicles
Education	<u>\$ 6,773,744</u>	86 buses
Total	<u>\$ 7,000,000</u>	

## **SUMMARY OF INITIATIVES**

**During the 2009-10 fiscal year and beyond, the following initiatives will be undertaken in consultation with the appropriate stakeholders:**

### **Fiscal Year 2009-10:**

#### **Customer Service Strategy:**

- VMA will seek opportunities to partner or demonstrate new technology or equipment, which may result in long-term environmental benefits within the government fleet. On-going test results of the bio-diesel and hybrid school bus pilot projects will be reported.
- VMA will continue to provide programs to educate clients on reducing GHG's and fuel use.

#### **Internal Business Strategy:**

- VMA will continue with its program of site upgrades at fuel dispensing facilities that are in need of remedial actions. Ageing facilities throughout the province will be more closely monitored for potential problems and assessed for future work. Information developed in the Petroleum Storage Tank Management program, reports obtained from site reviews, as well as input from clients will be utilized to develop and set priorities and budgets for these activities.
- VMA will continue its program of enhanced environmental monitoring/testing at all of the current fuel dispensing facilities.
- VMA will initiate a program to replace some of its ageing card-lock technology (i.e. Computrol units) used to record fuel dispensed at a automated fuel sites.
- VMA will work closely with other government organizations to identify service requirements. Where feasible VMA will expand the use of its call center concept to meet these additional requirements.
- VMA will review the Balanced Score Card (i.e. BSC) performance indicators utilized at all shops. A new management report will be developed to summarize individual shop information collected on the BSC indicators.
- VMA will continue its work with the shops and stockrooms to harmonize the automotive parts numbers utilized by the individual repair shop.

- VMA in conjunction with the Information Management and Technology Branch will procure and/or develop an Automated Inventory Management System. Development issues that may arise includes: incorporation of end user requirements into the new system functionality, developing management reports (i.e. enhanced on-line reporting function, etc), review the use of bar coding and scanning technologies, harmonized parts data base, etc. Enhancements will ensure the effective management of the parts inventory, the reduction of paperwork, provide enhanced capabilities to track and transfer costs to FMS and provide an overall cost/benefit and service delivery improvement to the clients.
- The Agency will request that the Information Management and Technology Branch initiate a preliminary review of the current automated fuel dispensing system with the idea of developing/obtaining a replacement for the existing Clipper system. Enhancements will also consider the overall cost benefit to the Agency, the need to replace antiquated automated fuel dispensing technology and the improvement in service delivery to VMA.
- VMA will proactively negotiate the renewal of its fleet insurance ensuring the least cost of insurance services for the government fleet.

#### **Innovation and Learning Strategy:**

- The training co-ordinator, during 2009-10, will provide shop personnel with training in areas identified through a needs analysis completed by the shop managers and the feedback on various courses provided previously. In addition, an annual training calendar identifying times and potential dates for all courses will be published and distributed to repair shops.
- The training co-ordinator will work closely with the Operator Instructors to identify and develop an updated preventative maintenance program for DOT operators.

#### **Financial Strategy – Acquisition of Vehicles:**

- Approximately \$7.0 million worth of vehicles will be purchased for clients as outlined in Appendix 6. VMA will continue to evaluate each client's capital equipment allotment using an enhanced life-cycle-costing model to augment the current replacement practices of the Agency. VMA will meet and discuss vehicle replacement requirements, service delivery requirements and provide clients with critical operational information on their fleet. Clients will be encouraged to prepare a three-year vehicle replacement plan that can be reviewed annually.
- VMA will continue to obtain lease financing to procure fire-fighting equipment for some Local Service Districts. VMA will work closely with the Department of Local Government to ensure that the fire-tanker units meet the needs of the end user. The original cost of this equipment is anticipated to be approximately \$2.5 million.

- VMA will procure and arrange lease financing for approximately 220 cars and/or station wagons for this fiscal year to meet the needs of the Extra Mural Program. The original cost of these vehicles is anticipated to be approximately \$4.0 million.
- Leases will be obtained from private sector vendors to augment the shortfall in capital funding and to meet the needs of client departments. It is anticipated that during the fiscal year 2009-10 the original cost of the equipment obtained by leases could approach \$6.5 million (approximately \$5.0 million for approximately 200 light and other vehicles and \$1.5 million for heavy equipment).
- VMA will work closely with the Department of Finance to explore and identify measures that could provide long-term sustainable capital funding for the Agency. Potential areas for funding include: the use of the capital cost recovery account for capital purchases; capital grants from government; creating charge back rates that will provide sustainable capital fund; additional long term leasing; etc.

**Initiatives to be considered beyond 2009-10:**

**Internal Business Strategy:**

- VMA will identify additional fuel sites that need new fuel dispensers; review the feasibility of electronic dipping and monitoring of fuel sites; study the feasibility of dispensing emission reducing fluids (i.e. urea) at fueling installations, etc.
- VMA will develop a summary work order information form that can be placed in the vehicle after the work is completed to advise the client of the repairs completed on the vehicle while at an Agency shop.
- Enhancements to the Fleet Management System including reports to support the Agency's business management processes; an automated vehicle life cycle costing and replacement module; a tire management module; and an enhanced interface with the on-line government Financial Information System.
- The Agency will evaluate the feasibility of developing an electronic business support system. Potential uses of the system are: to provide more timely concise management information on critical business issues to Agency, District and shop management personnel; create and monitor electronic benchmark information for all Agency activities and provide exception reporting on an on-going basis.

**Innovation and Learning Strategy:**

- VMA will evaluate the feasibility of providing driver training to various client groups to enhance its risk management program.

APPENDIX 7, Page 30

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**  
**VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**  
2009-2010 Chargeback Rates by Department

**ABORIGINAL AFFAIRS**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**AGRICULTURE & AQUACULTURE**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	3	100.00	0.09	100.00	0.09
AINI	Car - Intermediate	1	110.00	0.06	110.00	0.06
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	6	125.00	0.09	125.00	0.09
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	14	130.00	0.11	130.00	0.11
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	7	125.00	0.08	125.00	0.08
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	27	125.00	0.09	125.00	0.09
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	2	190.00	0.17	190.00	0.17
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	1	190.00	0.20	190.00	0.20
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	1	190.00	0.20	190.00	0.20
B44E	Light Truck - 4 X 4 12000-25	1	200.00	0.20	200.00	0.20
FBOT	Trailer - Boat	1	45.00	-	45.00	-
FUTL	Trailer - Utility	2	55.00	-	55.00	-
JFMT	Tractor - Farm-Mower	1	285.00	7.50	285.00	7.50
JUFT	Tractor - Utility Farm	1	285.00	-	285.00	-

**BUSINESS NEW BRUNSWICK**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**COMMUNICATIONS NB**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

# DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

APPENDIX 7, Page 31

## VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

2009-2010 Chargeback Rates by Department

### CONSUMER ADVOCATE FOR INSURANCE

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

### EDUCATION

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	2	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
AIN	Car - Intermediate	8	120.00	0.12	120.00	0.10
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	17	120.00	0.14	120.00	0.14
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	2	135.00	0.13	135.00	0.13
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	39	120.00	0.10	135.00	0.13
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	55	125.00	0.12	125.00	0.12
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	135.00	0.15	135.00	0.15
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	6	185.00	0.22	185.00	0.22
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	1	135.00	0.15	135.00	0.15
ESBB	School Bus - 17 to 35 Passenger	3	355.00	0.32	330.00	0.27
ESBC	School Bus - 36 to 59 Passenger	64	310.00	0.28	310.00	0.27
ESBE	School Bus - 67 to 72 Passenger	1166	355.00	0.30	350.00	0.30
ESBF	School Bus - 73 to 84 Passenger	5	580.00	0.72	570.00	0.72

### EFFICIENCY NB

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

### ENERGY

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**  
2009-2010 Chargeback Rates by Department

APPENDIX 7, Page 32

**ENVIRONMENT**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
AINT	Car - Intermediate	1	120.00	0.09	120.00	0.09
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	18	140.00	0.10	140.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	5	145.00	0.12	145.00	0.12
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	4	145.00	0.08	145.00	0.08
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	5	145.00	0.10	145.00	0.10
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	135.00	0.08	135.00	0.08
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	150.00	0.12	150.00	0.12

**EXECUTIVE COUNCIL OFFICE**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**EXTRA MURAL PROGRAM**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
ACOM	Car - Compact	591	85.00	0.03	90.00	0.03

**FINANCE**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
AINT	Car - Intermediate	2	90.00	0.05	90.00	0.05

**FISHERIES**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	1	125.00	0.08	125.00	0.08
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	1	125.00	0.08	125.00	0.08
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10



**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**

APPENDIX 7, Page 33

**VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**

*2009-2010 Chargeback Rates by Department*

**HEALTH**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	5	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	1	90.00	0.03	90.00	0.03
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	3	125.00	0.10	125.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	130.00	0.10	130.00	0.10
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	100.00	0.07	110.00	0.11

**INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**JUSTICE & CONSUMER AFFAIRS**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
AFUL	Car - Full Size	3	110.00	0.05	90.00	0.07
AINT	Car - Intermediate	1	110.00	0.08	110.00	0.08
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	19	150.00	0.09	150.00	0.08
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	9	150.00	0.06	160.00	0.07
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	4	150.00	0.06	160.00	0.06

**LEGISLATIVE ASSEMBLY - AUDITOR GENERAL**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**LEGISLATIVE ASSEMBLY - COMMISSIONER OF OFFICIAL LANGUAGES**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-



**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**

APPENDIX 7, Page 34

*2009-2010 Chargeback Rates by Department*

**LEGISLATIVE ASSEMBLY - MLA**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**LEGISLATIVE ASSEMBLY - OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**LEGISLATIVE ASSEMBLY - OMBUDSMAN**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**LOCAL GOVERNMENT**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	1	140.00	0.10	140.00	0.10

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**

APPENDIX 7, Page 35

*2009-2010 Chargeback Rates by Department*

**NATURAL RESOURCES**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	1	100.00	0.09	100.00	0.09
AIN	Car - Intermediate	5	90.00	0.08	90.00	0.08
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	30	100.00	0.10	100.00	0.09
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	10	110.00	0.08	110.00	0.08
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	197	110.00	0.12	110.00	0.11
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	108	115.00	0.11	115.00	0.11
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	25	110.00	0.11	110.00	0.11
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	15	115.00	0.15	115.00	0.14
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	2	110.00	0.16	110.00	0.16
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	7	110.00	0.10	110.00	0.10
B42E	Light Truck - 4 X 2 12000-25	3	110.00	0.16	110.00	0.16
B44E	Light Truck - 4 X 4 12000-25	1	110.00	0.16	110.00	0.16
C42B	Heavy Truck - 4 X 2 25001-28000 lbs	1	110.00	0.29	110.00	0.29
C42C	Heavy Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs	15	120.00	0.31	120.00	0.31
CFTA	Firetanker - Foam	8	120.00	0.57	120.00	0.57
CFTB	Firetanker - 25001-28000 lbs	29	130.00	0.57	130.00	0.57
JCRT	Tractor - Crawler	1	110.00	7.50	110.00	7.50
JFMT	Tractor - Farm-Mower	8	110.00	9.00	110.00	9.00
JUFT	Tractor - Utility Farm	1	150.00	7.50	150.00	7.50
MFKL	Miscellaneous - Forklift	5	90.00	-	90.00	-
MMFT	Miscellaneous - Muskeg Water Tanker	2	400.00	-	400.00	-

**OFFICE OF HUMAN RESOURCES**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**OFFICE OF THE PREMIER**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

APPENDIX 7, Page 36

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**  
**VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**  
2009-2010 Chargeback Rates by Department

**POST-SECONDARY EDUCATION, TRAINING & LABOUR**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	2	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
AINT	Car - Intermediate	1	100.00	0.10	110.00	0.11
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	11	100.00	0.08	110.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	135.00	0.12	135.00	0.12
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	6	130.00	0.12	130.00	0.12
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	3	130.00	0.14	130.00	0.14
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	1	150.00	0.12	150.00	0.12
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	2	160.00	0.20	160.00	0.20
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	3	150.00	0.15	150.00	0.15
CBKM	Heavy Truck - Bookmobile	4	375.00	0.35	350.00	0.25
FBOT	Trailer - Boat	1	50.00	-	50.00	-
FOFF	Trailer - Office	1	50.00	-	50.00	-
FTGA	Trailer - Tag Along (0-20000 lbs.)	1	30.00	-	30.00	-
FUTL	Trailer - Utility	1	25.00	-	25.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	2	160.00	-	160.00	-
MFKL	Miscellaneous - Forklift	1	50.00	-	50.00	-

**PUBLIC SAFETY**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	2	100.00	0.05	100.00	0.05
AINT	Car - Intermediate	31	100.00	0.07	125.00	0.09
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	18	175.00	0.14	175.00	0.13
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	6	100.00	0.06	155.00	0.12
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	175.00	0.12	175.00	0.11
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	15	135.00	0.07	155.00	0.11
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	1	235.00	0.14	235.00	0.14
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	7	165.00	0.09	175.00	0.11
FBOT	Trailer - Boat	1	50.00	-	50.00	-
FUTL	Trailer - Utility	5	50.00	-	50.00	-
MATV	Miscellaneous - All-Terrain Vehicle	14	75.00	-	80.00	-
MSNO	Miscellaneous - Snowmobile	14	70.00	-	80.00	-

**REGIONAL DEVELOPMENT CORPORATION**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**  
**VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**  
2009-2010 Chargeback Rates by Department

APPENDIX 7, Page 37

**SENIORS & HOUSING**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-

**SERVICE NB**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-

**SOCIAL DEVELOPMENT**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	2	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	5	90.00	0.06	90.00	0.10
AINT	Car - Intermediate	2	100.00	0.10	100.00	0.10
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	4	130.00	0.10	130.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	140.00	0.12	140.00	0.12
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	22	150.00	0.14	140.00	0.13
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	14	150.00	0.12	150.00	0.12
FUTL	Trailer - Utility	5	60.00	-	45.00	-

**SUPPLY & SERVICES**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	5	90.00	0.03	90.00	0.03
AINT	Car - Intermediate	9	90.00	0.04	115.00	0.08
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	19	110.00	0.09	115.00	0.10
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	2	120.00	0.11	120.00	0.11
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	1	140.00	0.12	140.00	0.12
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	3	120.00	0.15	110.00	0.15
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	2	140.00	0.19	130.00	0.17
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	1	130.00	0.16	130.00	0.16
FUTL	Trailer - Utility	1	50.00	-	50.00	-
JFMT	Tractor - Farm-Mower	1	60.00	-	60.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	2	185.00	-	185.00	-

# DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

APPENDIX 7, Page 38

## VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

2009-2010 Chargeback Rates by Department

### TOURISM & PARKS

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	1	100.00	0.05	100.00	0.05
AIN	Car - Intermediate	1	100.00	0.08	100.00	0.08
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	6	100.00	0.08	130.00	0.11
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	1	135.00	0.13	135.00	0.13
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	11	110.00	0.07	135.00	0.13
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	3	100.00	0.07	135.00	0.13
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	2	150.00	0.17	140.00	0.16
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	2	200.00	0.21	200.00	0.21
B42E	Light Truck - 4 X 2 12000-25	1	210.00	0.25	210.00	0.25
JFMT	Tractor - Farm-Mower	4	175.00	-	175.00	-
JUFT	Tractor - Utility Farm	3	190.00	-	175.00	-
MBEC	Miscellaneous - Beach Cleaner	1	725.00	-	725.00	-
MFKL	Miscellaneous - Forklift	1	90.00	-	90.00	-

### TRANSPORTATION

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed</u> <u>Fixed</u>	<u>Proposed</u> <u>Variable</u>	<u>Current</u> <u>Fixed</u>	<u>Current</u> <u>Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Car - Compact	15	135.00	0.09	135.00	0.09
AIN	Car - Intermediate	8	170.00	0.10	170.00	0.10
B42A	Light Truck - 4 X 2 1/4 T	38	190.00	0.13	190.00	0.13
B44A	Light Truck - 4 X 4 1/4 T	11	190.00	0.14	190.00	0.14
B42B	Light Truck - 4 X 2 1/2 T	159	200.00	0.12	200.00	0.11
B44B	Light Truck - 4 X 4 1/2 T	6	195.00	0.18	195.00	0.18
B42C	Light Truck - 4 X 2 3/4 T	18	190.00	0.11	190.00	0.11
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	6	195.00	0.20	195.00	0.20
B42D	Light Truck - 4 X 2 1 T	160	240.00	0.24	240.00	0.23
B44D	Light Truck - 4 X 4 1 T	2	240.00	0.23	240.00	0.23
B42E	Light Truck - 4 X 2 12000-25	3	225.00	0.21	225.00	0.21
C42B	Heavy Truck - 4 X 2 25001-28000 lbs	1	700.00	0.47	700.00	0.47
C42C	Heavy Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs	4	880.00	0.98	880.00	0.98
C42H	Heavy Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs ALL-SEASON	3	880.00	0.98	880.00	0.98
C44D	Heavy Truck - 4 X 4 36001-44000 lbs	10	880.00	2.00	880.00	2.00
C62E	Heavy Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs	1	1,100.00	0.90	1,100.00	0.90
C62H	Heavy Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs ALL SEASON	21	1,560.00	0.96	1,560.00	0.96
C64E	Heavy Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs	1	1,220.00	0.60	1,220.00	0.60
C64H	Heavy Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs ALL SEASON	408	1,410.00	0.68	1,400.00	0.67

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**  
**VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**  
2009-2010 Chargeback Rates by Department

APPENDIX 7, Page 39

**TRANSPORTATION (continued)**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
D64B	Grader - 6 X 4 126-150 HP	8	1,700.00	40.00	1,700.00	40.00
D64C	Grader - 6 X 4 151-200 HP	60	1,400.00	38.00	1,400.00	38.00
FBNK	Trailer - Bunk	4	190.00	-	190.00	-
FBOT	Trailer - Boat	1	50.00	-	50.00	-
FBRG	Trailer - Bridge	4	220.00	-	220.00	-
FCOK	Trailer - Cook	3	550.00	-	550.00	-
FLAB	Trailer - Laboratory	19	220.00	-	220.00	-
FLBD	Trailer - Low Bed	4	270.00	-	270.00	-
FMIS	Trailer - Miscellaneous	1	80.00	-	80.00	-
FOFF	Trailer - Office	17	100.00	-	100.00	-
FRAD	Trailer - Radio Tower	2	100.00	-	100.00	-
FROL	Trailer - Roller	3	40.00	-	40.00	-
FSGN	Trailer - Sign Pole	1	590.00	-	590.00	-
FTGB	Trailer - Tag Along 20001-40000 lbs	49	325.00	-	325.00	-
FUTL	Trailer - Utility	21	90.00	-	90.00	-
FVAC	Trailer - Vacuum	1	120.00	-	120.00	-
FWSH	Trailer - Wash	3	215.00	-	215.00	-
GLOM	Snow Blower - Loader Mounted	5	540.00	40.00	540.00	40.00
HCHP	Spreader - Chip	4	1,800.00	-	1,800.00	-
HSSA	Spreader - Sand & Salt ALL SEASON DUMP	400	320.00	-	320.00	-
HSSH	Spreader - Sand & Salt Hopper	5	175.00	-	175.00	-
JBHL	Tractor - Backhoe Loader	55	750.00	25.00	750.00	25.00
JFEL	Tractor - Front End Loader	11	750.00	20.00	750.00	20.00
JFMT	Tractor - Farm-Mower	8	450.00	32.00	450.00	32.00
JLNT	Tractor - Lawn	3	95.00	-	95.00	-
KSSB	Roller - Static Steel 2-6 T	1	205.00	14.00	205.00	14.00
KVRC	Roller - Vibratory Rubber 7-12 T	7	460.00	22.00	460.00	22.00
KVSB	Roller - Vibratory Steel	4	215.00	10.50	215.00	10.50
L42B	Boom Truck - 4 X 2 25001-28000 lbs	2	740.00	0.45	740.00	0.45
L42C	Boom Truck - 4 X 2 28001-36000 lbs	8	560.00	0.48	560.00	0.48
L62E	Boom Truck - 6 X 2 44001-60000 lbs	6	1,200.00	0.75	1,200.00	0.75
L64E	Boom Truck - 6 X 4 44001-60000 lbs	6	650.00	0.68	650.00	0.68
MASR	Miscellaneous - Asphalt Recycler	1	40.00	-	40.00	-
MCHP	Miscellaneous - Chipper	1	630.00	-	630.00	-
MCOM	Miscellaneous - Air Compressor	3	70.00	7.50	70.00	7.50
MDIS	Miscellaneous - Distributor Asphalt	6	520.00	1.00	520.00	1.00
MFKL	Miscellaneous - Forklift	3	150.00	-	150.00	-
MGRS	Miscellaneous - Guide Rail Straightener	1	120.00	-	120.00	-
MHTR	Miscellaneous - Asphalt Heater	2	110.00	12.00	110.00	12.00
MHWS	Miscellaneous - Highway Weigh Scales	1	950.00	-	950.00	-
MPMP	Miscellaneous - Water Pumps 2-6 IN	1	30.00	9.60	30.00	9.60
MRPT	Miscellaneous - Road Patcher	1	600.00	1.00	600.00	1.00

**WELLNESS, CULTURE & SPORT**

<u>Rate Class</u>	<u>Description of Asset</u>	<u>Units</u>	<u>Proposed Fixed</u>	<u>Proposed Variable</u>	<u>Current Fixed</u>	<u>Current Variable</u>
AEXD	Car - Deputy Minister	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Car - Executive Assistant	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Car - Minister	1	265.00	-	265.00	-
B44C	Light Truck - 4 X 4 3/4 T	1	180.00	0.26	180.00	0.26



**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
VEHICLE MANAGEMENT AGENCY**

Appendix 8, Page 40

*Impact of 2009-2010 Rate Adjustments by Department*

<i>Department Name</i>	(1) <i>Units</i>	(2) <i>2009-2010 Fixed &amp; Variable Charges</i>	(3) <i>% of Total Charges</i>	(4) <i>2008-2009 Fixed &amp; Variable Charges</i>	(5)=(2)-(4) <i>Increase (Decrease)</i>	(6) <i>Central Salary Adjustment</i>	(7)=(5)+(6) <i>Net Increase (Decrease)</i>	(8)=(7)/(4) <i>% Change</i>
AGRICULTURE & AQUACULTURE	73	\$293,302	1%	\$293,302	\$0	\$0	\$0	0%
BUSINESS NEW BRUNSWICK	2	\$6,480	0%	\$6,480	\$0	\$0	\$0	0%
EDUCATION	1,371	\$14,103,596	34%	\$14,059,596	\$44,000	-\$44,000	\$0	0%
EFFICIENCY NB	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
ENERGY	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
ENVIRONMENT	38	\$143,316	0%	\$143,316	\$0	\$0	\$0	0%
EXECUTIVE COUNCIL OFFICE	3	\$9,660	0%	\$9,660	\$0	\$0	\$0	0%
EXTRA MURAL PROGRAM	591	\$821,820	2%	\$857,280	-\$35,460	\$0	-\$35,460	-4%
FINANCE	6	\$18,890	0%	\$18,890	\$0	\$0	\$0	0%
FISHERIES	5	\$17,810	0%	\$17,810	\$0	\$0	\$0	0%
GENERAL GOVERNMENT	3	\$9,777	0%	\$9,777	\$0	\$0	\$0	0%
HEALTH	13	\$42,880	0%	\$43,138	-\$259	\$0	-\$259	-1%
INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
JUSTICE & CONSUMER AFFAIRS	39	\$201,791	0%	\$206,361	-\$4,570	\$0	-\$4,570	-2%
LEGISLATIVE ASSEMBLY - AUDITOR GENERAL	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
L. A. - COMMISSIONER OF OFFICIAL LANGUAGES	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
LEGISLATIVE ASSEMBLY - MLA	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
L.A. - OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
LEGISLATIVE ASSEMBLY - OMBUDSMAN	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
LOCAL GOVERNMENT	3	\$9,403	0%	\$9,403	\$0	\$0	\$0	0%
NATURAL RESOURCES	477	\$1,611,380	4%	\$1,567,109	\$44,271	-\$5,000	\$39,271	3%
OFFICE OF HUMAN RESOURCES	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
OFFICE OF THE PREMIER	4	\$13,080	0%	\$13,080	\$0	\$0	\$0	0%
POST-SECONDARY EDUCATION, TRAINING & LABOUR	42	\$166,642	0%	\$161,889	\$4,753	\$0	\$4,753	3%
PUBLIC SAFETY	118	\$381,938	1%	\$454,783	-\$72,845	\$0	-\$72,845	-16%
SOCIAL DEVELOPMENT	58	\$212,072	1%	\$209,791	\$2,281	\$0	\$2,281	1%
SUPPLY & SERVICES	49	\$141,059	0%	\$155,900	-\$14,840	\$0	-\$14,840	-10%
TOURISM & PARKS	40	\$113,977	0%	\$134,405	-\$20,428	\$0	-\$20,428	-15%
TRANSPORTATION	1,629	\$22,929,565	56%	\$22,692,396	\$237,169	-\$73,000	\$164,169	1%
WELLNESS, CULTURE & SPORT	4	\$14,147	0%	\$14,147	\$0	\$0	\$0	0%

TOTAL:

4,583	\$41,311,726	100%	\$41,127,653	\$184,073	-\$122,000	\$62,073	0.2%
-------	--------------	------	--------------	-----------	------------	----------	------

**NOTES:**

- The data in APPENDIX 8 reflects the impact of rate adjustments on "full service" assets only. It does not include revenue from alternate billing clients, capital cost chargebacks (see APPENDIX 9) and chargebacks for leased vehicles. We have assumed each department will use the same number of assets, travel the same number of kilometres and use the same amount of fuel as in the last fiscal year (2007/2008).

- Insurance for Department of Education bus fleet is not included in the above rates as it is charged back separately.



# ESTIMATED 2009-10 INCREASES IN CAPITAL COST CHARGE-BACKS

<u>DEPARTMENT</u>	<u>BUDGETED 2008-09 CHARGE-BACK</u>	<u>ESTIMATED CHARGE-BACK INCREASE</u>	<u>ESTIMATED 2009-10 CHARGE-BACK</u>
Agriculture and Aquaculture	150,770	3,440	154,210
Business New Brunswick	14,990	(7,880)	7,110
Education	6,497,480	275,200	6,772,680
Efficiency NB	4,210	0	4,210
Energy	14,970	(2,740)	12,230
Environment	60,940	(4,640)	56,300
Executive Council Office	22,890	6,220	29,110
Finance	16,830	400	17,230
Fisheries	8,400	(3,970)	4,430
Health	29,970	27,430	57,400
Intergovernmental Affairs	2,700	2,930	5,630
Justice & Consumer Affairs	217,920	10,860	228,780
Legislative Assembly	30,870	3,780	34,650
Local Government	12,780	16,390	29,170
Natural Resources	789,810	60,630	850,440
Office of Human Resources	10,110	6,340	16,450
Office of the Premier	13,770	(5,010)	8,760
Post-Secondary Educ., Training & Labour	80,840	5,330	86,170
Public Safety	330,820	57,430	388,250
Social Development	82,720	(6,210)	76,510
Supply & Services	54,920	2,800	57,720
Tourism & Parks	58,120	2,800	60,920
Transportation	4,617,410	77,590	4,695,000
Wellness, Culture & Sport	4,210	4,980	9,190
Total Capital Cost Charge-backs	13,128,450	\$534,100	13,662,550

# ESTIMATED 2009-10 INCREASES IN LEASE CHARGE-BACKS BASED ON KNOWN LEASE CONTRACT/TENDERS

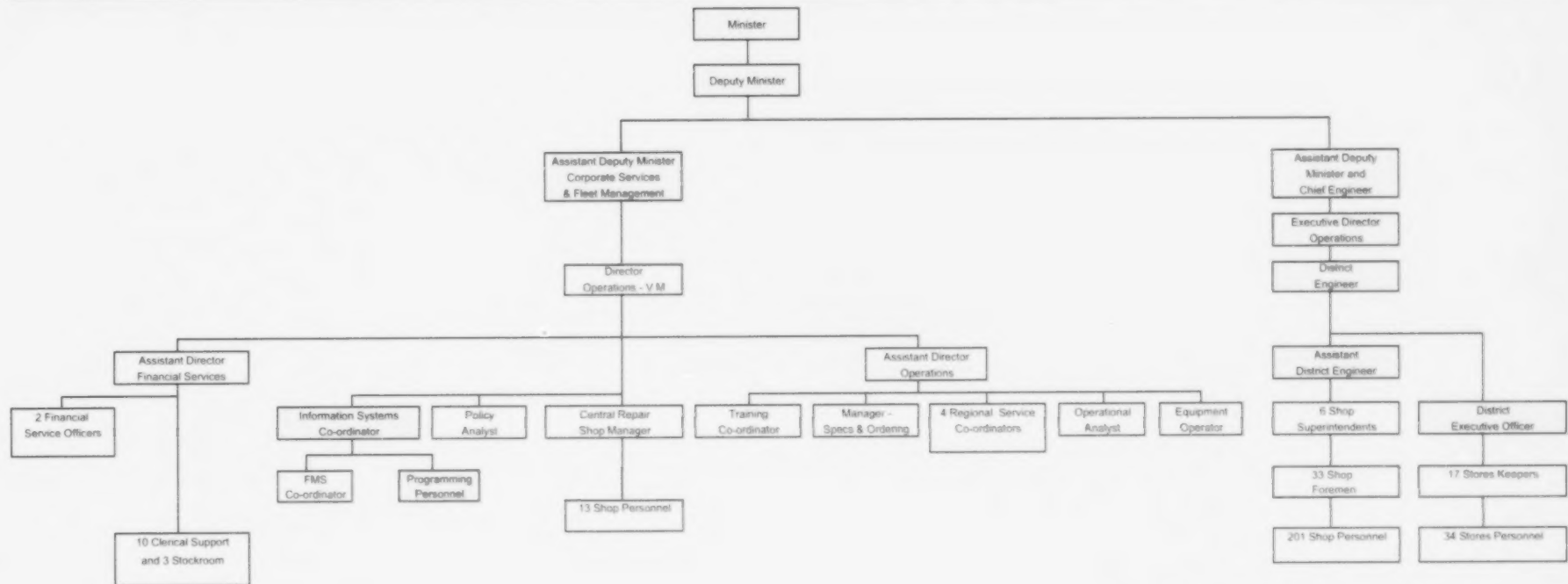
<u>DEPARTMENT</u>	<u>ESTIMATED 2008-09 CHARGE-BACK</u>	<u>ESTIMATED CHARGE-BACK INCREASE</u>	<u>ESTIMATED 2009-10 CHARGE-BACK</u>
Agriculture and Aquaculture	25,848	12,060	37,908
Education	62,586	89,583	152,169
Environment	25,708	77,125	102,834
Extra Mural Program	1,758,000	55,000	1,813,000
Local Government (LSDS)	1,103,884	344,688	1,448,573
Natural Resources	28,388	14,112	42,500
Post-Secondary Educ., Training & Labour	36,691	43,389	80,080
Public Safety	28,172	2,562	30,734
Regional Development Commision	6,566		6,566
Social Development	5,456	16,368	21,824
Supply & Services	33,264	0	33,264
Transportation	204,656	33,076	237,732
Total Estimated Leasing Charge-backs	3,319,220	\$687,964	4,007,184

## Note:

The lease estimates above include existing lease contracts, known lease tender awards and projections for the \$2.5 M Local Government (LSDs) and \$4.0 M EMP2009-2010 Business Plan leasing initiatives. It does not include estimates for the lease initiatives of \$5.0 M light vehicle leasing or the \$1.5 Million heavy equipment leasing, as specific allocations are not known at this time.

# ORGANIZATION CHART FOR THE VEHICLE MANAGEMENT AGENCY

Appendix 11, Page 43



Funding is also provided for 25.5 District clerical support staff involved in processing transactions related to Vehicle Management operations.

## NOTES

- (i) Shaded boxes are not included in the positions funded within SOA
- (ii) Total Positions within scope of SOA = 358.5



# ***Plan opérationnel de 2009 à 2013***

***Agence  
de gestion  
des véhicules***



***Ministère des Transports  
du Nouveau-Brunswick***



## PLAN OPÉRATIONNEL – TABLE DES MATIÈRES

<b>1.0 INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
1.1 MISSION ET BUT DU PLAN OPÉRATIONNEL .....	2
1.2 RENDEMENT ET AMÉLIORATION DES SERVICES .....	2
<b>2.0 DÉTAILS DU PLAN OPÉRATIONNEL.....</b>	<b>4</b>
2.1 STRATÉGIE DES SERVICES AUX CLIENTS.....	4
2.2 STRATÉGIE DES ACTIVITÉS INTERNES .....	8
2.3 STRATÉGIE DE L'INNOVATION ET DE L'ACQUISITION DU SAVOIR .....	12
2.4 STRATÉGIE FINANCIÈRE .....	14

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	PRÉVISIONS FINANCIÈRES DÉTAILLÉES DE QUATRE ANS
ANNEXE 2	ÉTATS FINANCIERS DE CINQ ANS
ANNEXE 3	GRAPHIQUE MONTRANT L'ÂGE DU PARC DE VÉHICULES
ANNEXE 4	CARTE MONTRANT L'EMPLACEMENT DES ATELIERS DE RÉPARATION
ANNEXE 5	RÉSUMÉ DES ACHATS DE VÉHICULES ET DE MATÉRIEL PAR MINISTÈRE
ANNEXE 6	RÉSUMÉ DES PROJETS
ANNEXE 7	TAUX DE RÉTROFACTURATION PROPOSÉS POUR 2009-2010
ANNEXE 8	IMPACT DES RAJUSTEMENTS DES TAUX PAR MINISTÈRE
ANNEXE 9	AUGMENTATION PRÉVUE DES RÉTROFACTURATIONS DES COÛTS EN CAPITAL
ANNEXE 10	AUGMENTATION PRÉVUE DES RÉTROFACTURATIONS DES COÛTS DE LOCATION
ANNEXE 11	ORGANIGRAMME



## 1.0 INTRODUCTION AU PLAN OPÉRATIONNEL

En 1984, le Conseil de gestion a établi une Direction de la gestion des véhicules au sein du ministère des Transports. La nouvelle direction, la Gestion des véhicules, s'est vue confier l'achat, les réparations, l'approvisionnement en carburants et la tâche de se départir des véhicules et des autobus scolaires utilisés par les ministères du gouvernement des Parties 1 et 2 des services publics.

En mai 1995, à la suite d'un projet conjoint du ministère des Finances et du ministère des Transports, le gouvernement a approuvé la création de la Gestion des véhicules comme organisme de service spécial. Le concept, les principes et les objectifs de la prestation des services adoptés en 1995 et les activités décrites dans le plan opérationnel annuel sont utilisés pour orienter la prestation des services aux clients de l'Agence de gestion des véhicules (AGV).

### 1.1 MISSION ET BUT DU PLAN OPÉRATIONNEL

***« Offrir les services de gestion et d'entretien du parc de véhicules au gouvernement, sur une base économique selon les normes établies, afin de permettre aux clients d'offrir des services de qualité au public. »***

Le plan opérationnel indique les changements relatifs aux activités qui doivent être entreprises au cours de l'exercice financier 2009-2010 et des années à venir. Voici les buts :

- documenter les buts, les objectifs et les plans d'action de l'AGV pour l'exercice financier 2009-2010, et définir les plans d'action à long terme pour les périodes financières subséquentes;
- établir les normes de rendement afin de permettre à la direction du ministère et aux autres intervenants d'évaluer efficacement la prestation des services;
- documenter les modifications à court et à long terme aux stratégies des services aux clients, des activités internes, de l'innovation et de l'acquisition du savoir, et à la stratégie financière de l'AGV, et établir des prévisions financières pour une période de quatre ans;
- présenter le barème des taux de rétrofacturation pour les véhicules en 2009-2010.

### 1.2 RENDEMENT ET AMÉLIORATION DES SERVICES

Depuis l'implantation du concept de gestion des véhicules, les améliorations et les efficacités suivantes ont été réalisées.

### Principales efficacités

- Réduction du nombre total d'ateliers de réparation de 40 en 1983 à 30 et du nombre de postes d'essence de 110 à 82.
- Réduction de la main-d'œuvre, celle-ci étant passée de 425 postes en 1983 à 358,5 postes identifiés dans l'étude des effectifs de 2006-2007 de l'AGV.
- Réduction du personnel de soutien administratif dans les ministères clients en raison de la mise sur pied d'un système centralisé de gestion des véhicules.
- Réduction du coût des véhicules, des pièces automobiles et de l'assurance automobile, grâce aux projets d'achat en vrac et aux procédures d'appel d'offres novatrices.

### Développement des services

- Sondage sur les services aux clients : L'AGV a effectué un sondage auprès des clients, en 1998 et en 2003, afin d'obtenir des réactions aux divers services qu'elle offre. Certains changements ont été apportés à la suite des recommandations découlant des deux sondages.
- Étude des effectifs : L'AGV a effectué des études du personnel d'atelier. Les résultats des études ont commencé à être mis en œuvre, les réductions de personnel devant être réalisées au cours d'une période donnée par attrition.
- Carte de pointage équilibré : L'AGV a présenté le concept d'une carte de pointage équilibré au cours de l'exercice financier 2001-2002 afin de surveiller les indicateurs de rendement des ateliers dans quatre secteurs clés.
- Mise sur pied d'un programme de reconnaissance des ateliers, afin d'améliorer la prestation des services et de reconnaître les ateliers qui contribuent au succès général de l'AGV. Les résultats du programme sont établis à partir des résultats annuels des cartes de pointage équilibré.
- Intégration du ministère des Ressources naturelles (MRN) en 2001 et du Programme extra-mural du ministère de la Santé et du Bien-être en 2006 qui reçoivent la gamme complète des services de l'Agence.
- Mise sur pied d'un programme de réduction des émissions des véhicules en 2007-2008. Les objectifs à atteindre sont décrits dans le présent plan opérationnel ou le seront dans les plans futurs.

### Principaux résultats financiers

- Augmentation de l'avoir dans le parc de véhicules du gouvernement, qui est passé de 43,2 millions en 1995-1996 à un montant prévu de 77,9 millions à la fin de l'exercice financier 2008-2009.
- Réalisation d'économies des dépenses en carburants des ministères clients.  
En 2007-2008, les économies moyennes réalisées par l'achat de carburants aux postes d'essence internes comparativement à des fournisseurs du secteur privé étaient de 0,0426 \$ le litre d'essence et de 0,0659 \$ le litre de diesel. Le gouvernement économise environ deux millions de dollars par année, grâce à des ententes de rabais sur l'achat de carburant aux postes d'essence externes et internes.

## **2.0 DÉTAILS DU PLAN OPÉRATIONNEL**

L'Agence de gestion des véhicules (AGV) utilise actuellement la carte de pointage équilibré (CPE), un système de mesures de rendement afin de suivre les activités dans tous ses ateliers de réparation. La CPE est un cadre conceptuel qui traduit la vision d'un organisme en une série d'indicateurs de rendement répartis entre les quatre points stratégiques de l'AGV : services aux clients, activités internes, innovation et acquisition du savoir, et finances. Le plan opérationnel décrit les activités associées à chaque point stratégique.

### **2.1 STRATÉGIE DES SERVICES AUX CLIENTS**

Les stratégies décrites ci-dessous seront axées sur des possibilités d'affaires afin de fournir aux clients des services rentables et efficaces qui appuient la viabilité à long terme de l'AGV. Elles décrivent aussi les mesures à prendre en vue de réduire les émissions des véhicules du gouvernement.

#### **2.1.1 Profil du client**

Le mandat de l'AGV comprend actuellement la prestation d'une gamme complète de services pour les véhicules des ministères clients des Parties 1 et 2 des services publics, et les véhicules des cadres supérieurs du gouvernement. Un résumé de la composition du parc de véhicules par ministère et une liste des principaux clients figurent à l'annexe 7.

#### **Autres clients de l'AGV**

D'autres organismes qui ne relèvent pas des Parties 1 et 2 reçoivent aussi des services de l'AGV.

L'AGV conclut, au besoin, des contrats de location pour fournir un nombre déterminé de camions-citernes aux districts de services locaux (DSL) par l'entremise du ministère des Gouvernements locaux. Tous les coûts liés aux contrats de location sont recouverts des DSL.

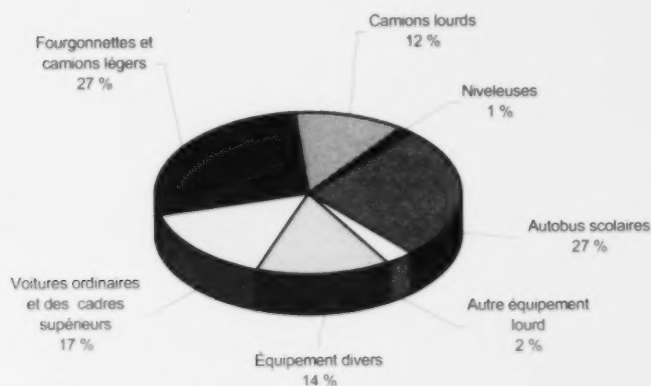
L'AGV a une entente de prestation de services avec Énergie NB. Selon les dispositions de l'entente, l'AGV fournit à Énergie NB des cartes de crédit, des services internes et externes

d'approvisionnement en carburants, des pièces, des liquides, des lubrifiants et des rapports sur les clients pour satisfaire les besoins de son parc de véhicules. Les coûts liés à la prestation de ces services sont recouverts du client selon un coût de revient d'une majoration déterminée.

L'AGV offre des services de gestion des véhicules au Programme extra-mural du ministère de la Santé. Ces services comprennent la location de véhicules, l'assurance, l'approvisionnement en carburants et la cession des véhicules à la fin de la période de location. L'entretien des véhicules est assuré par des fournisseurs du secteur privé et le « centre d'appel » établi par l'AGV qui effectue le suivi de tous les travaux d'entretien effectués sur ces véhicules et de toutes les dépenses connexes. Les taux établis dans le présent plan opérationnel sont appliqués pour recouvrer les dépenses du parc de véhicules.

### 2.1.2 Services aux clients

Les quelque 4 600 véhicules gérés par l'AGV comprennent les voitures des cadres supérieurs, les voitures ordinaires, les fourgonnettes, les camions légers, l'équipement lourd, les camions lourds (c.-à-d. chasse-neige), les autobus scolaires et autre équipement (voir le graphique ci-dessous sur le parc de véhicules).



Une gamme complète de services est offerte aux clients de l'AGV. Elle comprend les services de gestion centrale du parc de véhicules au bureau central, le fonctionnement d'un « centre d'appel » pour les véhicules du PEM, les réparations des véhicules aux ateliers de réparation du fournisseur ou de l'AGV dans la province ainsi que les carburants fournis par les fournisseurs du secteur privé et les postes d'essence exploités par l'AGV. Le client bénéficie aussi de ristournes sur l'achat des pièces et des carburants, le taux de main-d'œuvre interne, les taux de main-d'œuvre négociés exigés pour les réparations aux installations de réparation externes, l'assurance et les achats de véhicules à contrat.

### **2.1.3 Réduction des émissions de véhicule**

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a mis en œuvre, en 2006-2007, un Plan d'action sur les changements climatiques dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère par l'utilisation de véhicules à plus haut rendement énergétique. Le plan est lié à l'engagement du gouvernement envers un environnement durable comme il est décrit dans son *Pacte pour le changement*.

Dans le cadre de l'engagement du gouvernement envers un environnement durable, les mesures suivantes ont été prises.

#### **✓ Véhicules des cadres supérieurs**

L'AGV fournira aux ministres et aux sous-ministres des véhicules dont le rendement énergétique ne doit pas dépasser 10 % du taux comparable pour la voiture haut de gamme ayant le plus haut rendement énergétique ou qui utilise la technologie hybride. Les véhicules satisfaisant aux critères de rendement énergétique seront choisis à partir du ÉnerGuide annuel de Ressources naturelles Canada.

Afin de promouvoir l'achat de véhicules à plus haut rendement énergétique qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, les ministres et les sous-ministres recevront jusqu'à 7 000 \$, en plus de l'allocation de base, pour l'achat de véhicules hybrides. Cette augmentation tient compte du coût d'achat plus élevé des véhicules hybrides.

Seuls les véhicules sport et camions utilitaires haut de gamme hybrides peuvent être achetés.

Afin d'assurer que le gouvernement utilise la technologie de pointe relative au rendement énergétique et aux émissions de véhicule, tous les véhicules achetés par les cadres supérieurs doivent être le modèle de l'année en cours ou précédente.

L'AGV vise à avoir, d'ici 2012-2013, un parc de véhicules des cadres supérieurs à rendement énergétique composé uniquement de véhicules hybrides et à haut rendement énergétique (c.-à-d. des véhicules économisant en moyenne 8,9 litres de carburant par 100 kilomètres ou plus). Environ 80 % des véhicules des cadres supérieurs satisfont à cette directive plus rigoureuse.

#### **✓ Parc de véhicules en général (véhicules légers)**

La décision relative à l'achat des véhicules légers tient compte du rendement énergétique. Environ 20 % des camions légers achetés au cours d'une année financière seront polycarburants afin que le parc de véhicules soit prêt lorsque les mélanges d'éthanol-carburant seront disponibles sur le marché.

#### **✓ Autobus scolaires, camions lourds et équipement**

L'AGV est déterminée à renouveler le parc d'autobus scolaires, de camions lourds et d'équipement lourd au cours des prochaines années. Le gouvernement pourra ainsi tirer profit des normes plus rigoureuses relatives aux émissions des moteurs qui sont mises en place dans les nouveaux véhicules. Les calendriers de remplacement des véhicules

dépendront des coûts-durée des véhicules et de l'octroi par le gouvernement de budgets de capital suffisants.

#### ✓ **Nouvelles technologies**

L'AGV continuera de surveiller les projets entrepris par l'industrie et par d'autres gouvernements, et cherchera des occasions pertinentes d'établir des partenariats relatifs au nouvel équipement ou aux nouvelles technologies qui peuvent représenter des avantages écologiques à long terme à l'intérieur du parc de véhicules du gouvernement, ou d'en faire la démonstration.

Le personnel de l'AGV dirigera l'utilisation de carburants de remplacement (c.-à-d. le biodiesel) à compter de janvier 2009. Un poste d'approvisionnement en carburants a été établi à une des installations gérées par l'AGV (c.-à-d. Woodstock). Le produit devrait être livré par un fournisseur du secteur privé à partir de janvier. L'AGV a aussi acheté un autobus scolaire hybride et examinera la faisabilité d'adopter cette technologie dans le parc de véhicules du gouvernement en 2008-2009 et au cours des années subséquentes.

#### ✓ **Sensibilisation**

L'AGV élaborera et mettra sur pied des programmes visant à sensibiliser les conducteurs aux changements opérationnels particuliers qui peuvent être apportés afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant. La sensibilisation peut être faite à l'aide d'information sur le Web ou de documents imprimés comme le Guide du conducteur. L'AGV encouragera aussi les ministères clients à choisir des véhicules qui conviennent à leurs besoins opérationnels.

#### ✓ **Anti-ralenti**

Au cours de l'exercice financier 2007-2008, le gouvernement a approuvé une politique interdisant la marche au ralenti des moteurs élaborée par l'AGV. La politique s'applique à l'équipement motorisé et à tous les véhicules dont sont propriétaires ou locataires les organismes gouvernementaux et qui sont utilisés pour offrir les programmes du gouvernement. Elle décrit les restrictions applicables à la marche au ralenti des véhicules du gouvernement et les exceptions. Les ministères sont responsables de l'application de la politique.

### **Stratégie proposée pour améliorer les services aux clients**

En 2009-2010, les activités suivantes seront entreprises :

- L'AGV cherchera des occasions d'établir des partenariats relatifs au nouvel équipement ou aux nouvelles technologies qui peuvent représenter des avantages écologiques à long terme à l'intérieur du parc de véhicules du gouvernement, ou d'en faire la démonstration. Elle fera rapport des résultats des tests continus relatifs aux projets pilotes d'autobus scolaires hybrides et à consommation de biodiesel.
- L'AGV continuera d'offrir des programmes de sensibilisation des clients à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la consommation de carburant.



## **2.2 STRATÉGIE DES ACTIVITÉS INTERNES**

Cette partie du plan opérationnel fournit de l'information qui appuie la capacité de l'AGV de fournir des produits et des services. Elle décrit les mesures à mettre en œuvre relativement aux installations, au développement des systèmes et à la gestion du risque.

### **2.2.1 Aperçu des installations**

#### **Installations d'approvisionnement en carburants**

Actuellement, 82 postes d'essence exploités par l'AGV sont situés dans des endroits stratégiques pour répondre aux besoins de tous les clients. De ce nombre, 44 postes d'essence acceptent les cartes-accès (Computrol) pour les produits diesel ou l'essence. Un poste d'essence acceptant les cartes-accès a été établi pour la distribution du biodiesel à un nombre choisi de véhicules clients. Plusieurs des 44 postes d'essence sont accessibles aux clients vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Au cours de l'exercice financier 2007-2008, les postes d'essence de l'AGV ont distribué collectivement environ 23,1 millions de litres de produits. Au cours de la même période, l'AGV a acheté environ 5,1 millions de litres de carburant du secteur privé à rabais, soit entre 1 et 4 % du prix au détail à la pompe. Les économies réalisées en 2007-2008 entre l'essence fournie par les postes d'essence de l'AGV et celle achetée du secteur privé sont en moyenne de 0,043 \$ le litre pour l'essence et de 0,066 \$ le litre pour le diesel.

L'analyse et la surveillance des postes d'essence continueront d'être une priorité afin d'assurer leur viabilité écologique à long terme et afin de protéger l'environnement. Lorsqu'un poste d'essence devra être remplacé, la faisabilité du maintien des sites sera évaluée en fonction des paramètres suivants : quantité de produits distribués et leur risque pour l'environnement, délai de récupération de l'investissement dans les améliorations et besoins opérationnels des clients. Les postes actuels ou nouveaux qui nécessitent des réparations majeures seront remplacés par des systèmes écologiques (réservoirs hors-sol, séparateurs huile-eau et systèmes de surveillance améliorés). De plus, les postes d'essence à plus haut volume seront surveillés et évalués en vue de l'installation possible de nouveaux points de vente avec carte-accès (Computrol) afin de mieux servir les clients.

La grande instabilité des coûts des produits pétroliers préoccupe toujours l'AGV et ses clients. Au cours des douze derniers mois, le prix moyen à la consommation de l'essence et du diesel au Canada a atteint des écarts extrêmes. Au début de janvier 2008, il se situait à 1,07 \$ et 1,18 \$ le litre respectivement. À la fin de juin, les prix avaient atteint un niveau record de 1,40 \$ (essence) et de 1,49 \$ (diesel) le litre. À la mi-novembre, ils avaient chuté à 0,83 \$ (essence) et 1,05 \$ (diesel) le litre. Afin de démontrer davantage l'impact de ces changements sur le gouvernement, une hausse de 0,01 \$ le litre se traduit par des coûts additionnels d'environ 250 000 \$ par année pour les clients.

#### **Stratégie proposée pour améliorer les installations d'approvisionnement en carburants**

En 2009-2010, les projets suivants seront revus en vue de leur mise en œuvre, s'il y a lieu :



- L'AGV poursuivra son programme de modernisation des postes d'essence qui nécessitent des mesures correctives. Les installations vieillissantes dans l'ensemble de la province seront surveillées plus étroitement pour déceler les problèmes potentiels et pour évaluer les travaux futurs. L'information recueillie dans le cadre du programme de gestion des réservoirs de stockage de produits pétroliers, les rapports des études des postes d'essence et les réactions des clients serviront à élaborer et à établir les priorités et les budgets relatifs à ces activités.
- L'AGV poursuivra son programme d'amélioration de la surveillance et des analyses environnementales à tous les postes d'essence actuels.
- L'AGV mettra sur pied un programme de remplacement de certaines technologies de carteaccès désuètes (c.-à-d. unités Computrol) servant à enregistrer la quantité de carburant fournie aux postes d'essence automatisés.

Voici d'autres projets à envisager après 2009-2010 :

- L'AGV déterminera les postes d'essence dont les distributeurs doivent être remplacés, étudiera la faisabilité de jaugeage électronique et de surveillance des postes d'essence et la faisabilité de distribuer des fluides réduisant les émissions (c.-à-d. urée) aux installations d'approvisionnement en carburants, etc.

### **Ateliers de réparation**

La province compte actuellement 30 ateliers de réparation. Certains grands ateliers offrent une gamme complète de services, depuis l'entretien général à la remise en état, tandis que d'autres sont limités à l'entretien général. Les réparations spécialisées (y compris la réparation de verre, du système d'échappement de certains véhicules, des transmissions automatiques, du rembourrage et des carrosseries, et le réglage du train avant) sont souvent effectuées par des fournisseurs du secteur privé.

Le gestionnaire de chaque atelier doit contrôler les coûts des services dispensés à tous les ateliers de réparation afin que les réparations soient effectuées de la façon la plus économique possible. Il doit aussi collaborer étroitement avec les fournisseurs de sa région afin d'obtenir des produits et des services de façon économique et dans un délai raisonnable. Les travaux relatifs aux garanties sont souvent exécutés par les fournisseurs. Lorsqu'ils sont effectués par les ateliers de l'AGV, tous les coûts connexes sont recouvrés.

Les ateliers de l'AGV sont situés à des endroits stratégiques afin de répondre aux besoins de la plupart des clients. L'AGV fera appel au secteur privé lorsqu'elle ne peut pas satisfaire les besoins de ses clients. Un grand nombre des ateliers faisant appel à des fournisseurs ont obtenu un prix négocié ou à contrat pour des pièces et des services de fournisseurs.

Le ministère des Transports loue actuellement à l'AGV des locaux pour les ateliers. La location de locaux est basée sur un coût dérivé par mètre carré. En 2009-2010, on prévoit que l'AGV paiera environ 2,4 millions de dollars pour la location d'espace.

Les questions environnementales qui découlent des activités entreprises par le personnel de l'atelier continueront d'être examinées sur une base continue pour s'assurer que tout est mis en œuvre afin de protéger l'environnement, tout en offrant des services concurrentiels à tous les clients.

L'AGV a aussi établi un « centre d'appel » à l'installation de réparation de Miramichi afin de coordonner les travaux de réparation des véhicules du Programme extra-mural. Le client ou le fournisseur doit communiquer avec le « centre d'appel » au numéro de téléphone sans frais accessible avant et après la prestation de services par un fournisseur du secteur privé.

### **Stratégie proposée pour améliorer les opérations des ateliers**

En 2009-2010, les activités suivantes seront entreprises :

- L'AGV collaborera étroitement avec les autres organismes gouvernementaux afin de cerner les besoins en matière de service. Si c'est faisable, elle appliquera son concept de centre d'appel en vue de satisfaire ces besoins additionnels.
- L'AGV examinera les indicateurs de rendement de la carte de pointage équilibré (CPE) utilisés dans tous les ateliers. Elle préparera un nouveau rapport de gestion sur l'information recueillie auprès des ateliers sur les indicateurs de la CPE.
- L'AGV poursuivra ses efforts auprès des ateliers et des magasins en vue d'harmoniser les numéros des pièces automobiles utilisées dans chaque atelier de réparation.

Voici un autre projet à envisager après 2009-2010 :

- L'AGV préparera un formulaire d'information d'un ordre de travail pouvant être placé dans le véhicule à l'achèvement des travaux afin d'aviser le client des réparations effectuées sur le véhicule à un atelier.

### **2.2.2 Aperçu des systèmes**

Au cours du dernier exercice financier, l'AGV a reçu des services informatiques et de technologie de l'information de la Direction de la technologie et de la gestion de l'information du ministère des Transports. Les services comprenaient : améliorations aux programmes actuels pour régler les problèmes d'utilisateurs, pour effectuer l'extraction des données dans un délai raisonnable et pour améliorer la gestion des données, programme de rafraîchissement de la technologie actuelle (c.-à-d. serveurs et ordinateurs personnels) et travaux préliminaires de développement de nouveaux systèmes. L'AGV utilisera davantage ces services dans le cadre du programme budgétaire de 2009-2010.

Les systèmes développés par l'AGV et les entreprises actuellement utilisés par l'AGV comprennent : système de gestion des véhicules Oracle (SGV) sur le Web, système informatisé de gestion de l'assurance (c.-à-d. Risk Master), système informatisé d'inventaire, système informatisé d'approvisionnement en carburants (SIAC), système d'information financière Oracle (SIFO) et système des ressources humaines.

Des possibilités de réingénierie seront identifiées, de façon continue, pour tous les systèmes susmentionnés afin de rationaliser les opérations visant à accroître l'efficacité de la technologie. Des méthodes seront étudiées pour informatiser la collecte de données et le transfert des références de document entre le SGV, le système de gestion de l'inventaire, le matériel informatisé de contrôle du carburant et les autres systèmes de l'AGV.

### **Stratégie proposée pour améliorer la technologie de l'information**

En 2009-2010, les projets suivants seront entrepris dans le domaine des systèmes d'information :

- Conjointement avec la Direction de la technologie et de la gestion de l'information, l'AGV achètera ou développera un système informatisé de gestion de l'inventaire. Les enjeux possibles relatifs au développement comprennent : intégration des besoins de l'utilisateur final à la fonctionnalité du nouveau système, production des rapports de gestion (c.-à-d. meilleure présentation des rapports en ligne, etc.), étude de l'utilisation des technologies de codes à barres et de balayage, base de données harmonisées sur les pièces, etc. Les améliorations devraient améliorer la gestion de l'inventaire des pièces, réduire les travaux d'écriture, et accroître la capacité de repérer et de transférer les coûts au SGV. Elles tiendront aussi compte des coûts-avantages généraux et de la prestation améliorée des services aux clients.
- L'AGV demandera à la Direction de la technologie et de la gestion de l'information d'entreprendre une étude préliminaire du système informatisé d'approvisionnement en carburants dans le but de mettre au point ou d'obtenir un système de remplacement au système Clipper actuel. Les améliorations tiendront aussi compte des avantages financiers généraux pour l'AGV et du besoin de remplacer la technologie informatisée d'approvisionnement en carburants désuète. L'amélioration de la prestation des services à l'AGV sera aussi prise en compte.

Voici d'autres projets à envisager après 2009-2010 :

- Des améliorations seront apportées au système de gestion des véhicules, y compris les rapports pour soutenir les processus de gestion des activités de l'AGV. Un module du coût-durée et de remplacement des véhicules, un module de gestion des pneus et une interface améliorée avec le système d'information financière du gouvernement en ligne seront envisagés.
- L'AGV évaluera la possibilité d'établir un système de soutien opérationnel électronique. Les usages possibles du système sont d'offrir de l'information précise sur la gestion dans un délai raisonnable concernant les questions opérationnelles essentielles au personnel de l'AGV, du district ou de gestion de l'atelier, de créer et de contrôler l'information repère électronique pour toutes les activités de l'AGV, et de fournir des rapports d'exception sur une base continue.

### 2.2.3 Gestion du risque

Le coût réel du programme d'assurance du parc de véhicules du gouvernement est passé de 1,3 million de dollars en 2001-2002 à 3 millions de dollars en 2003-2004. Au cours de l'exercice financier 2008-2009, l'AGV a pu obtenir une couverture d'assurance d'environ un million de dollars. Cette prime reflète l'ajout à la police d'assurance de l'AGV d'environ 600 véhicules du parc du Programme extra-mural. Le coût des primes du programme d'assurance pour l'exercice financier 2009-2010 devrait être semblable à celui de 2008-2009. Les modifications au coût de l'assurance sont attribuables à un fléchissement des marchés d'assurance, à la mise en place de nouvelles mesures dans la province visant à réduire le coût général de l'assurance pour tous les consommateurs et à l'adoption d'une approche plus proactive par l'AGV pour la surveillance et le contrôle des coûts d'accident et pour l'obtention d'une couverture d'assurance rentable.

#### Stratégie proposée pour gérer le risque

En 2009-2010, la mesure suivante sera prise :

- L'AGV négociera, de manière proactive, le renouvellement de l'assurance de son parc de véhicules en obtenant le coût des services d'assurance le moins élevé pour les véhicules du gouvernement.

### 2.3 STRATÉGIE DE L'INNOVATION ET DE L'ACQUISITION DU SAVOIR

Cette partie du plan opérationnel fournit de l'information sur l'organisation, le recrutement du personnel et les plans de perfectionnement du personnel, et décrit les enjeux liés aux relations avec le personnel.

#### 2.3.1 Organisation et effectif

L'AGV comptait 358,5 postes approuvés et subventionnés qui sont liés à la prestation des services aux clients, au 1<sup>er</sup> avril 2008. L'effectif reflète tous les postes qui sont subventionnés à la suite de l'étude des effectifs de 2007 de l'AGV.

#### EFFECTIF POUR 2009-2010 (postes subventionnés)

<u>DESCRIPTION</u>	<u>Postes subventionnés</u>
Surveillants d'ateliers	7
Mécaniciens III	33
Mécaniciens et soudeurs d'ateliers de réparation	204
Magasin	54
Instructeurs des conducteurs	10
Personnel administratif du district	25,5
Personnel du bureau central de l'AGV	25
<b>TOTAL des postes subventionnés</b>	<b><u>358,5</u></b>

Au cours des dernières années, certains enjeux importants relatifs à la dotation en personnel ont eu un impact sur l'AGV :

- ✓ D'après une étude démographique, l'enjeu de la main-d'œuvre vieillissante actuel persistera dans un avenir rapproché (48 % de la main-d'œuvre mécanique était âgée de 47 ans, en septembre 2008);
- ✓ Les défis continus liés au recrutement de personnes qualifiées pour pourvoir des postes vacants aux installations d'entretien de l'AGV persisteront probablement.

L'AGV doit donc trouver des méthodes nouvelles et novatrices afin d'attirer et de maintenir un personnel compétent. Elle doit revoir ses politiques actuelles de maintien du personnel et les adapter au besoin.

La gestion du rendement de tous les membres du personnel sera basée sur les plans de travail individuels et tiendra compte des projets établis dans le plan opérationnel annuel.

### **2.3.2 Formation**

Le coordonnateur de la formation est chargé d'évaluer les besoins et d'offrir les cours qui répondent aux priorités du personnel d'atelier en matière de formation. La Direction des ressources humaines du ministère des Transports fera le relevé des cours de formation suivis par le personnel d'atelier qui participe aux programmes de formation.

#### **Stratégie proposée pour offrir la formation**

En 2009-2010, les mesures suivantes seront prises :

- Le coordonnateur de la formation offrira une formation au personnel d'atelier dans les domaines indiqués dans l'analyse des besoins effectuée par les ateliers, en tenant compte des réactions aux divers cours offerts. Un calendrier de formation annuel comprenant les heures et les dates possibles de tous les cours sera préparé et remis aux ateliers de réparation.
- Le coordonnateur de la formation travaillera en étroite collaboration avec les instructeurs des conducteurs afin d'actualiser le programme d'entretien préventif pour les conducteurs du MDT.

Voici un autre projet à envisager après 2009-2010 :

- L'AGV évaluera la possibilité d'offrir une formation aux conducteurs de divers groupes clients afin d'améliorer son programme de gestion du risque.

## 2.4 STRATÉGIE FINANCIÈRE

Cette partie du plan opérationnel présente de l'information financière et les états financiers avec notes afférentes et hypothèses, fournit des détails sur les questions financières et offre des propositions concernant les recettes et les dépenses pour la durée du plan opérationnel.

### 2.4.1 Programme de remplacement des véhicules

Un programme de remplacement des véhicules a été mis en œuvre en 1996 afin de réduire l'âge moyen du parc de véhicules, les coûts des réparations et du fonctionnement général, le temps d'arrêt des véhicules et les préoccupations des conducteurs relatives à la sécurité, et afin d'aider l'AGV à devenir autosuffisante. Le financement du programme de remplacement n'a toutefois pas été constant depuis 1996. Il en est résulté le vieillissement considérable des véhicules et une hausse des coûts de fonctionnement. Les clients ont aussi exprimé des préoccupations concernant la sécurité, la fiabilité des véhicules, le temps d'arrêt des véhicules qui leur sont assignés, et le coût des véhicules loués à court terme pendant la réparation des véhicules ou à la suite du retrait du service du véhicule.

Une analyse chronologique du parc actuel a été effectuée en juin 2008. Les résultats de cette analyse figurent au tableau 1.

Tableau 1 – Analyse chronologique du parc de véhicules actuel

TYPE DE VÉHICULES	ÂGE MOYEN					ÂGE OPTIMAL
	JUIN 2004	JUIN 2005	JUIN 2006	JUIN 2007	JUIN 2008	
Voitures (catégorie A)	5,5 ans	5,4 ans	5,2 ans	4,6 ans	4,4 ans	3,5 ans
Camions légers (catégorie B)	7,2 ans	7 ans	6,8 ans	7,3 ans	8 ans	3 ans
Camions lourds (catégorie C)	9,1 ans	10 ans	9,9 ans	9,7 ans	10,6 ans	8 ans
Autobus scolaires (catégorie E)	7,2 ans	6,2 ans	6,8 ans	7,2 ans	7,5 ans	6 ans

L'âge moyen indiqué dans le tableau 1 est l'âge moyen du parc de véhicules pour la catégorie établie. L'âge optimal représente la moitié de l'âge de remplacement (par exemple, 3,5 années signifie le remplacement du véhicule tous les 7 ans).

Pour mettre en lumière le vieillissement du parc de véhicules, le tableau 2 montre que le coût des réparations des véhicules plus vieux est beaucoup plus élevé que celui des véhicules récents. Le gouvernement doit non seulement composer avec le coût plus élevés des réparations des véhicules plus vieux, mais aussi avec le temps d'arrêt plus long et le coût connexe des véhicules de remplacement requis à court terme.



**Tableau 2 – COÛT MOYEN DES RÉPARATIONS PAR KM (H)**

Type de véhicule	Neuf	Vieux	Ratio (vieux/neuf)
Camions légers ≤ 3 ans c. ≥ 8 ans	0,05 \$	0,17 \$	3,4
Camions lourds ≤ 5 ans c. ≥ 16 ans	0,24 \$	1,15 \$	4,8
Autobus ≤ 5 ans c. ≥ 12 ans	0,16 \$	0,49 \$	3,1
Chargeuse et rétrocaveuses ≤ 5 ans c. ≥ 16 ans	3,12 \$	17,37 \$	5,6
Niveleuses ≤ 5 ans c. ≥ 20 ans	9,49 \$	42,19 \$	4,5

Le tableau 3 à la page 16 indique l'âge du parc de véhicules par principale catégorie de véhicules et les secteurs de préoccupation particulière. Soixante-deux pour cent (62 %) des véhicules du parc de camions légers (782 camions légers) dépassent l'âge optimal de remplacement. Trente-cinq pour cent des véhicules du parc de camions lourds (172 camions lourds) doivent être remplacés en raison de leur âge ou de la difficulté d'obtenir les pièces de rechange. Le parc de camions lourds comprend 109 camions Ford L9000 qui ne dépassent pas l'âge optimal mais qui ont été identifiés à des fins de remplacement car le personnel de l'AGV a de la difficulté à trouver les pièces de rechange.

Un programme de remplacement des véhicules à l'âge optimal permettrait d'appliquer les politiques sur les véhicules « écologiques ». L'achat tiendrait compte des véhicules plus récents à plus haut rendement énergétique et moins polluants et, s'il est possible du point de vue économique et opérationnel, des nouvelles technologies comme la technologie hybride. L'impact général réduirait les matières polluantes et les émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à exercer la mission du Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick.

Un parc composé de véhicules plus récents réduirait les besoins en matière d'entretien, le coût de l'exploitation du véhicule étant transféré de la fonction de réparations au coût de capital du véhicule. La réduction des besoins en réparations aidera aussi à relever les défis que comportent le vieillissement de la main-d'œuvre dans le secteur de la mécanique (48 % des fonctionnaires ont 45 ans et plus) et les pénuries imminentes de main-d'œuvre dans les secteurs techniques et automobiles. Les défis relatifs aux pénuries de main-d'œuvre et la planification de la relève ont des répercussions sur les secteurs public et privé. Un plan de remplacement des véhicules à l'âge optimal est un moyen efficace de surmonter ces obstacles démographiques.



Tableau 3 – RÉPARTITION DU PARC DE VÉHICULES SELON L'ÂGE

ÂGE	Camions légers	Camions lourds	Niveleuses	Rétrocaveuses	Autobus
>20		10	9	3	0
20		10	0	2	0
19	3	12	0	0	0
18	1	20	0	5	0
17	5	41	0	0	0
16	5	21	0	0	1
15	8	24	0	0	13
14	14	23	13	0	34
13	3	23	0	0	56
12	110	42	10	10	95
11	101	43	10	10	97
10	190	38	10	10	91
9	117	49	8	1	101
8	65	34	4	10	97
7	160	37	0	0	91
6	62	30	0	0	95
5	19	1	0	0	89
4	76	1	0	0	96
3	158	33	0	0	79
2	119	31	4	5	98
1	38	0	0	0	85
TOTAL :	1 254	493	68	56	1 218

Total des véhicules dépassant l'âge optimal de remplacement	782	63	9	30	104
% des véhicules dépassant l'âge optimal	62 %	13 %	13 %	54 %	9 %
Total des véhicules dépassant l'âge optimal de remplacement, dont les 109 camions Ford L9000 devant être remplacés	782	172	9	30	104
% des véhicules devant être remplacés	62 %	35 %	13 %	54 %	9 %

Source : Direction régionale de l'équipement  
et du matériel.

Dépasse l'âge optimal de remplacement.  
Comprend les 109 camions Ford L9000 devant être  
remplacés en raison de la difficulté d'obtenir les pièces de  
rechange.

Le financement des immobilisations et les niveaux optimaux pour diverses années sont indiqués au graphique 2 – Budget des véhicules et de l'équipement.

Tableau 3 – RÉPARTITION DU PARC DE VÉHICULES SELON L'ÂGE

ÂGE	Camions légers	Camions lourds	Niveleuses	Rétrocaveuses	Autobus
>20					
20			0		
19			0		
18			0		
17			0		
16		21	0		
15		24	0	0	
14		23	13	0	
13		23	0	0	
12		42	10	10	95
11		43	10	10	97
10		38	10	10	91
9		49	8	1	101
8		34	4	10	97
7		37	0	0	91
6	62	30	0	0	95
5	19	1	0	0	89
4	76	1	0	0	96
3	158	33	0	0	79
2	119	31	4	5	98
1	38	0	0	0	85
TOTAL :	1 254	493	68	56	1 218

Total des véhicules dépassant l'âge optimal de remplacement

% des véhicules dépassant l'âge optimal

Total des véhicules dépassant l'âge optimal de remplacement, dont les 109 camions Ford L9000 devant être remplacés

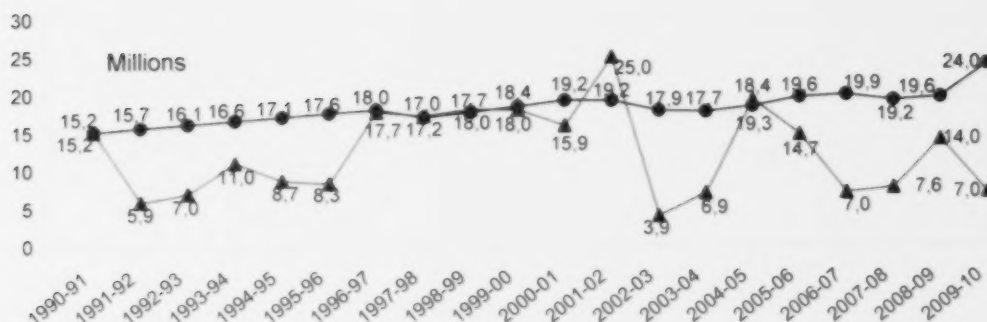
% des véhicules devant être remplacés

62 %	13 %	13 %	54 %	9 %
782	172	9	30	104
62 %	35 %	13 %	54 %	9 %

Dépasse l'âge optimal de remplacement.  
Comprend les 109 camions Ford L9000 devant être remplacés en raison de la difficulté d'obtenir les pièces de rechange.

Le financement des immobilisations et les niveaux optimums pour diverses années sont indiqués au graphique 2 – Budget des véhicules et de l'équipement.

Graphique 2 - BUDGET DES VÉHICULES ET DE L'ÉQUIPEMENT



Nota :

- 1) Dans le graphique 2, la réduction du budget en 1997-1998 est attribuable à l'implantation de la taxe de vente harmonisée (TVH). Depuis 1997-1998, le gouvernement provincial reçoit un remboursement des dépenses de la taxe de vente.
- 2) Les dépenses en 2001-2002 et 2004-2005 reflètent les avances accordées pour certains achats d'immobilisations prévus pour 2002-2003 et 2005-2006.
- 3) La baisse des critères de remplacement optimum indiquée pour l'exercice financier 2002-2003 est attribuable à une étude du coût-durée.
- 4) Le financement du programme de remplacement des véhicules à l'âge optimal indiqué pour 2009-2010 comprend le programme de remplacement ordinaire et des fonds additionnels pour régler le problème des camions de déneigement Ford plus vieux utilisés au MDT.

Grâce à un plan de remplacement viable, l'AGV pourrait adopter les pratiques de gestion des véhicules plus rentables et plus efficaces qui conviennent aux besoins opérationnels de chaque ministère client et qui appuient la viabilité à long terme des programmes du gouvernement. Un plan de remplacement viable pourrait :

- Réduire les coûts d'exploitation et du temps d'arrêt des véhicules par le remplacement des véhicules à l'âge optimal;
- Résoudre les problèmes des pièces de rechange des 109 camions de déneigement Ford L9000;
- Appuyer les ministères clients dans la prestation d'un service au public de qualité;
- Appuyer l'initiative du gouvernement visant à réduire les émissions de gaz « à effet de serre » (parc comptant des véhicules de la taille appropriée, véhicules à plus haut rendement énergétique et technologie de pointe relative au système d'échappement) et contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan d'action sur les changements climatiques du Nouveau-Brunswick;
- Appuyer la planification de la relève (compte tenu du vieillissement de la main-d'oeuvre et des difficultés à trouver un personnel qualifié pour effectuer les

réparations);

- Appuyer l'adoption par l'AGV d'un modèle d'autosuffisance et de viabilité.

### **Partenariats avec le secteur privé – Location**

Des contrats de location continueront d'être envisagés afin de répondre aux besoins immédiats des ministères clients et de fournir des solutions de rechange aux clients qui désirent accroître leurs besoins en matière de véhicules, lorsque les fonds de capital disponibles sont insuffisants. Le ministère qui choisit de louer un véhicule devra assumer le coût total des contrats de location et les coûts connexes en retournant le véhicule.

En juillet 2005, le Conseil de gestion a approuvé des modifications à la Directive sur les voyages et confirmé la directive qui précise que les membres du personnel qui parcourent plus de 30 000 kilomètres par année ont droit à un véhicule du gouvernement. Seulement quelques ministères ont manifesté leur intérêt à obtenir des véhicules pour ces membres de leur personnel, en vue de déplacements à des fins gouvernementales. On prévoit que cette décision sera maintenue et que les véhicules seront fournis dans le cadre du programme d'immobilisations ou loués aux clients qui justifient leur besoin par une analyse de rentabilisation.

### **Stratégie proposée pour acquérir les véhicules**

Afin de répondre aux besoins de véhicules de certains clients actuels et nouveaux, l'AGV devra acquérir des véhicules, au cours de l'exercice financier 2009-2010, à l'aide de l'une ou l'autre des stratégies suivantes :

- Des véhicules seront achetés pour les clients décrits à l'annexe 6 pour un montant approximatif de 7 millions de dollars. L'AGV continuera d'évaluer l'attribution de véhicules à chaque client à l'aide du modèle du coût complet sur le cycle de vie afin d'accroître les méthodes de remplacement actuelles. L'AGV discutera des besoins de remplacement des véhicules et de la prestation des services, et fournira aux clients de l'information opérationnelle essentielle sur leur parc de véhicules. Les clients seront encouragés à préparer un plan de trois ans de remplacement des véhicules qui pourra être revu chaque année.
- L'AGV continuera d'obtenir un financement de baux financiers pour fournir le matériel de lutte contre les incendies à certains districts de services locaux. Elle collaborera étroitement avec le ministère des Gouvernements locaux afin de s'assurer que les camions-citernes répondent aux besoins de l'utilisateur final. Le coût initial de cet équipement devrait être d'environ 2,5 millions de dollars.
- L'AGV prendra des dispositions pour le financement de baux financiers pour environ 220 voitures ou familiales, au cours du présent exercice financier, afin de répondre aux besoins du Programme extra-mural. Le coût initial de ces véhicules devrait être d'environ 4 millions de dollars.

- Des contrats de location seront obtenus de fournisseurs du secteur privé afin d'accroître le montant manquant du financement de capital pour répondre aux besoins des ministères clients. Au cours de l'exercice financier 2009-2010, le coût initial de l'équipement loué pourrait s'élever à 6,5 millions de dollars (environ 5 millions pour environ 200 véhicules légers et autres, et 1,5 million pour l'équipement lourd.
- L'AGV collaborera étroitement avec le ministère des Finances afin d'envisager et de prendre les mesures nécessaires qui permettraient d'assurer la disponibilité des fonds d'immobilisations pouvant être maintenus à long terme. Les secteurs possibles pour le financement sont : utilisation du compte de recouvrement des coûts d'immobilisations pour les achats d'immobilisations, subventions d'investissement du gouvernement, établissement de taux de rétrofacturation permettant de créer un fonds d'immobilisations susceptible d'être maintenu, autres locations à long terme, etc.

#### **Liste des contrats de location actuels**

À la fin décembre 2008, l'AGV a conclu des ententes de location avec des organismes prêteurs du secteur privé pour les véhicules suivants :

- Douze voitures intermédiaires réparties entre les ministères suivants : sept pour Approvisionnement et Services, quatre pour Sécurité publique et une pour la Société de développement régional. Le coût initial de l'équipement financé dans le cadre de ces ententes de location était d'environ 300 000 \$.
- Soixante-huit camions légers (y compris fourgonnettes, camions, etc.) répartis entre les ministères suivants : trois pour Agriculture, quatre pour Ressources naturelles, 53 pour Transports, cinq pour Éducation et trois pour Éducation postsecondaire. Le coût initial de l'équipement financé dans le cadre de ces ententes de location était d'environ 1,4 million de dollars.
- Quarante-huit camions-citernes et dix fourgonnettes d'équipement pour les districts de services locaux. Le coût initial de l'équipement financé dans le cadre de ces ententes de location était d'environ 11 millions de dollars.
- Cinq cent soixante-dix-sept voitures compactes et familiales pour le Programme extra-mural du ministère de la Santé. Le coût initial de l'équipement financé dans le cadre des ententes de location était d'environ 9,3 millions de dollars.

#### **2.4.2 Prévisions des recettes**

Les taux de rétrofacturation soumis dans le présent plan permettent une attribution équitable et raisonnable de tous les coûts des véhicules aux ministères et organismes usagers, qui est basée sur l'utilisation, les réparations et l'âge des véhicules assignés aux clients. Le barème des taux comprendra un taux mensuel fixe (pour recouvrer les frais généraux, les dommages à la suite d'accidents et l'assurance) et un taux variable par kilomètre ou par heure (pour couvrir les frais de réparation et d'entretien). En plus des taux susmentionnés, le client devra payer le coût du carburant consommé chaque mois et les coûts en capital ou de location des véhicules lui seront facturés au besoin.

### **2.4.3 Taux de rétrofacturation**

Dans le plan opérationnel de 2009-2010, on demande l'approbation du barème des taux (voir l'annexe 8) devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2009, pour tous les véhicules à « service complet ».

Une comparaison entre les taux proposés pour 2009-2010 et les taux comparables exigés au cours de l'exercice financier 2008-2009 est présentée à l'annexe 8.

L'impact annuel des taux de rétrofacturation par ministère est expliqué en détail à l'annexe 9. Il est basé sur une comparaison entre les taux de rétrofacturation prévus pour 2008-2009 et 2009-2010. Les influences que le client a pu avoir sur les montants réels facturés (c'est-à-dire un changement dans l'utilisation des véhicules ou la taille du parc) ne sont pas incluses dans cette comparaison.

Le montant total de rétrofacturation des coûts en capital était de 12,1 millions pour 2004-2005, de 12,6 millions de dollars pour 2005-2006, de 13 millions pour 2006-2007 et de 13,1 millions de dollars pour 2007-2008. Le montant de 2008-2009 est évalué à 13,1 millions de dollars et celui de 2009-2010, à 13,7 millions de dollars. L'impact sur les budgets ministériels des taux de rétrofacturation des coûts en capital pour 2009-2010 (pour recouvrer les coûts en capital des véhicules) est indiqué à l'annexe 10.

### **2.4.4 Conventions comptables**

L'adoption de la comptabilité des immobilisations par le gouvernement en 2004-2005 a permis au gouvernement et à l'AGV d'harmoniser leurs conventions comptables quant aux dépenses en capital.

L'amortissement est calculé à l'aide d'une méthode d'amortissement linéaire pendant la durée de vie utile du véhicule. Le cycle utilisé dans le recouvrement de l'amortissement est déterminé par l'AGV en collaboration avec les ministères clients.

L'AGV conserve toutes les recettes de la cession des produits et des véhicules excédentaires, de la vente des véhicules aux hauts fonctionnaires et du recouvrement des indemnités d'assurance.

De temps à autre, les opérations de l'AGV peuvent générer des excédents. La charte de l'AGV prévoit la reconduction et l'utilisation de ces fonds excédentaires. À titre d'exemple, parfois un véhicule doit être remplacé de façon imprévue (véhicule endommagé dans un accident) et l'AGV n'a pas les ressources budgétaires pour financer le véhicule dans le cadre de son plan opérationnel approuvé. Sous réserve d'une analyse coûts-avantages, de tels fonds excédentaires seront utilisés pour répondre aux besoins imprévus de remplacement et d'exploitation des véhicules.

#### **2.4.5 États financiers prévus**

L'annexe 1 montre un état des revenus et un bilan pour une période de quatre ans. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures prévisions de la situation financière de l'AGV qui sont basées sur les conditions économiques prévisibles.



## **Table des annexes**

Annexe 1	Prévisions financières détaillées de quatre ans
Annexe 2	États financiers de cinq ans
Annexe 3	Graphiques montrant l'âge du parc de véhicules
Annexe 4	Carte montrant l'emplacement des installations
Annexe 5	Résumé des achats de véhicules et de matériel par ministère
Annexe 6	Résumé des projets par année
Annexe 7	Taux de rétrofacturation proposés pour 2009-2010
Annexe 8	Impact des rajustements des taux par ministère
Annexe 9	Augmentation prévue des rétrofacturations des coûts en capital
Annexe 10	Augmentation prévue des rétrofacturations des coûts de location
Annexe 11	Organigramme

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES ET DES DÉPENSES  
POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS  
(EN MILLIERS DE DOLLARS)  
(Actif immobilisé)

DESCRIPTION	<u>2008-2009</u> <u>3e trimestre</u>	<u>2009-2010</u>	<u>2010-2011</u>	<u>2011-2012</u>	<u>2012-2013</u>
<b>RECETTES</b>					
Rétrofacturations aux clients	\$88,020.9	\$91,878.9	\$95,651.5	\$97,351.9	\$99,704.4
Cession de véhicules excédentaires	300.0	500.0	500.0	525.0	525.0
Total	<u>\$88,320.9</u>	<u>\$92,378.9</u>	<u>\$96,151.5</u>	<u>\$97,876.9</u>	<u>\$100,229.4</u>
<b>DÉPENSES</b>					
Services du personnel	\$16,603.6	\$16,870.0	\$17,123.0	\$17,379.9	\$17,640.6
Autres services	14,733.5	16,179.4	17,838.9	18,185.2	18,533.0
Matériaux et approvisionnements	42,784.8	44,352.0	46,175.9	46,695.3	47,217.0
Biens et matériel	917.0	1,140.0	1,157.1	1,174.5	1,192.1
Amortissement	13,132.0	13,662.6	13,681.6	14,267.0	15,471.9
Dette et autres frais	150.0	175.0	175.0	175.0	175.0
Total	<u>\$88,320.9</u>	<u>\$92,379.0</u>	<u>\$96,151.5</u>	<u>\$97,876.9</u>	<u>\$100,229.4</u>
<b>RECETTES NETTES</b>	<u>(\$0.0)</u>	<u>(\$0.0)</u>	<u>\$0.0</u>	<u>\$0.0</u>	<u>\$0.0</u>
<hr/>					
Dépenses pour achats de véhicules et d'équipement	<u>\$ 17,200.0</u>	<u>\$ 7,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>	<u>\$ 20,000.0</u>

BILAN CONSOLIDÉ  
AU 31 MARS  
(EN MILLIERS DE DOLLARS)  
(Actif immobilisé)

<u>DESCRIPTION</u>	<u>2008-2009</u> <u>3e trimestre</u>	<u>2009-2010</u>	<u>2010-2011</u>	<u>2011-2012</u>	<u>2012-2013</u>
<b>ACTIF</b>					
Somme due par la province	\$5,871.3	\$12,897.8	\$6,943.4	\$1,574.4	(\$2,589.7)
Comptes débiteurs	1,710.1	1,710.1	1,710.1	1,710.1	1,710.1
Frais payés d'avance	699.0	699.0	699.0	699.0	699.0
Inv. de carburant et de pièces de réparation	9,213.3	9,213.3	9,213.3	9,213.3	9,213.3
Véhicules et matériel - au coût					
moins amortissement accumulé	77,939.3	71,276.8	77,595.1	83,328.1	87,856.3
Total	<u>\$95,433.0</u>	<u>\$95,797.0</u>	<u>\$96,161.0</u>	<u>\$96,525.0</u>	<u>\$96,889.0</u>
<b>PASSIF ET AVOIR</b>					
Produits comptabilisés d'avance	\$1,159.9	\$1,523.9	\$1,887.9	\$2,251.9	\$2,615.9
Comptes fournisseurs	6,407.9	6,407.9	6,407.9	6,407.9	6,407.9
Salaires à payer	563.3	563.3	563.3	563.3	563.3
Capital d'apport	63,105.8	63,105.8	63,105.8	63,105.8	63,105.8
Excédents accumulés	24,196.1	24,196.1	24,196.1	24,196.1	24,196.1
Total	<u>\$95,433.0</u>	<u>\$95,797.0</u>	<u>\$96,161.0</u>	<u>\$96,525.0</u>	<u>\$96,889.0</u>

COMPARAISON DES DÉPENSES ET DES RECETTES  
(Actif immobilisé)

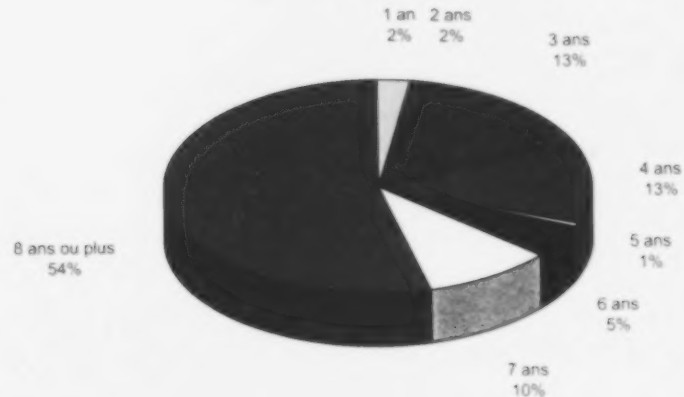
Annexe 2, page 25

DESCRIPTION	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Recettes des rétrofacturations	\$65,973.8	\$71,361.3	\$69,028.1	\$71,189.6	\$75,305.7	\$76,939.1	\$82,811.3
Vente de véhicules et d'équipement	711.4	639.4	323.3	302.8	490.9	756.9	331.6
Autres recettes	123.0	179.9	193.9	174.3	212.5	217.3	135.3
Total	<u>\$66,808.3</u>	<u>\$72,180.5</u>	<u>\$69,545.3</u>	<u>\$71,666.7</u>	<u>\$76,009.1</u>	<u>\$77,913.2</u>	<u>\$83,278.2</u>
Dépenses d'exploitation							
Services du personnel	\$12,416.4	\$13,525.6	\$13,950.0	\$13,978.3	\$13,961.1	\$13,976.1	\$15,829.1
Autres services	11,900.0	13,368.4	12,514.3	11,165.0	11,681.1	12,962.6	13,572.7
Matériaux et approvisionnements	25,680.9	29,487.9	28,761.7	31,810.3	35,919.5	35,655.4	38,623.6
Biens et matériel	506.8	370.5	271.8	211.9	667.9	872.3	899.2
Amortissement	13,119.8	13,042.8	12,790.1	12,154.5	12,730.3	13,532.0	13,153.2
Dette et autres frais	47.1	85.5	51.6	365.0	132.1	155.7	170.3
Total	<u>\$63,671.0</u>	<u>\$69,880.7</u>	<u>\$68,339.5</u>	<u>\$69,685.0</u>	<u>\$75,092.0</u>	<u>\$77,154.1</u>	<u>\$82,248.1</u>
Pourcentage d'augmentation ou (de réduction) des dépenses	2.69%	9.75%	-2.21%	1.97%	7.76%	2.75%	6.60%
Excédent (déficit)	<u>\$3,137.3</u>	<u>\$2,299.8</u>	<u>\$1,205.8</u>	<u>\$1,981.7</u>	<u>\$917.1</u>	<u>\$759.1</u>	<u>\$1,030.1</u>
Dépenses pour remplacement de véhicules et d'équipement	<u>\$24,996.5</u>	<u>\$3,877.5</u>	<u>\$7,539.5</u>	<u>\$19,248.9</u>	<u>\$14,680.3</u>	<u>\$7,610.0</u>	<u>\$12,428.4</u>

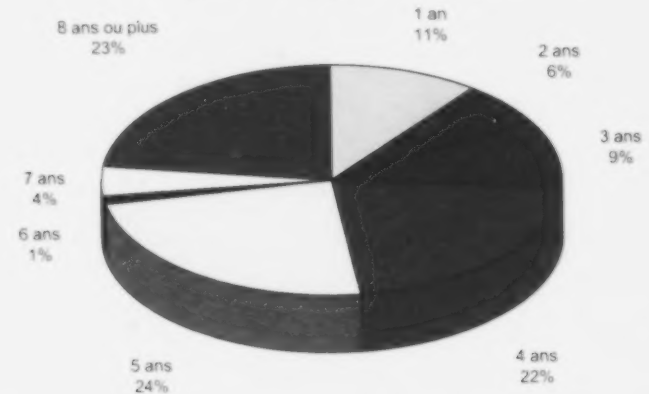
**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**  
*Analyse graphique de vieillissement*  
 (au 30 juin 2008)

ANNEXE 3, Page 26

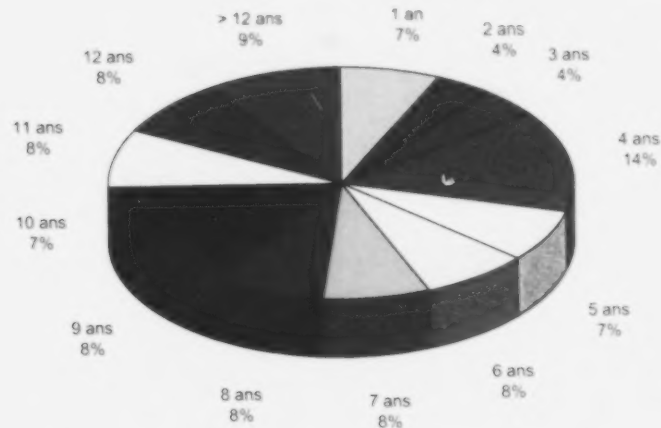
**Âge des camions légers**  
 (1248 camions légers)



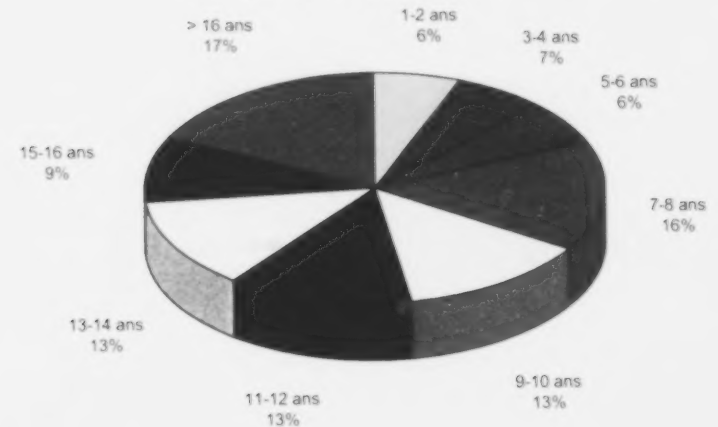
**Âge des voitures (excluant celles des cadres supérieurs)** (96 voitures)



**Âge des autobus scolaires**  
 (1232 autobus scolaires)



**Âge des camions de catégorie C**  
 (512 camions lourds)



# Emplacement des ateliers de réparation

Agence de gestion des véhicules  
Ministère des Transports



RÉSUMÉ DES ACHATS DE VÉHICULES ET DE MATÉRIEL EN 2009-2010

MINISTÈRE

Véhicules des cadres - tous les ministères	\$ 226,256	10 véhicules légers
Éducation	<u>\$ 6,773,744</u>	86 autobus
Total	<u>\$ 7,000,000</u>	



## RÉSUMÉ DES PROJETS

**Pendant l'exercice financier 2009-2010 et par après, les initiatives suivantes seront entreprises en consultation avec les intervenants pertinents :**

### **Exercice financier 2009-2010**

#### **Stratégie des services aux clients**

- L'AGV cherchera des occasions d'établir des partenariats relatifs au nouvel équipement ou aux nouvelles technologies qui peuvent représenter des avantages écologiques à long terme à l'intérieur du parc de véhicules du gouvernement, ou d'en faire la démonstration. Elle fera rapport des résultats des tests continus relatifs aux projets pilotes d'autobus scolaires hybrides et à consommation de biodiesel.
- L'AGV continuera d'offrir des programmes de sensibilisation des clients à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la consommation de carburant.

#### **Stratégie des activités internes**

- L'AGV poursuivra son programme de modernisation des postes d'essence qui nécessitent des mesures correctives. Les installations vieillissantes dans l'ensemble de la province seront surveillées plus étroitement pour déceler les problèmes potentiels et pour évaluer les travaux futurs. L'information recueillie dans le cadre du programme de gestion des réservoirs de stockage de produits pétroliers, les rapports des études des postes d'essence et les réactions des clients serviront à élaborer et à établir les priorités et les budgets relatifs à ces activités.
- L'AGV poursuivra son programme d'amélioration de la surveillance et des analyses environnementales à tous les postes d'essence actuels.
- L'AGV mettra sur pied un programme de remplacement de certaines technologies de carte-accès désuètes (c.-à-d. unités Computrol) servant à enregistrer la quantité de carburant fournie aux postes d'essence automatisés.
- L'AGV collaborera étroitement avec les autres organismes gouvernementaux afin de cerner les besoins en matière de service. Si c'est faisable, elle appliquera son concept de centre d'appel en vue de satisfaire ces besoins additionnels.
- L'AGV examinera les indicateurs de rendement de la carte de pointage équilibré (CPE) utilisés dans tous les ateliers. Elle préparera un nouveau rapport de gestion sur l'information recueillie auprès des ateliers sur les indicateurs de la CPE.

- L'AGV poursuivra ses efforts auprès des ateliers et des magasins en vue d'harmoniser les numéros des pièces automobiles utilisées dans chaque atelier de réparation.
- Conjointement avec la Direction de la technologie et de la gestion de l'information, l'AGV achètera ou développera un système informatisé de gestion de l'inventaire. Les enjeux possibles relatifs au développement comprennent : intégration des besoins de l'utilisateur final à la fonctionnalité du nouveau système, production des rapports de gestion (c.-à-d. meilleure présentation des rapports en ligne, etc.), étude de l'utilisation des technologies de codes à barres et de balayage, base de données harmonisées sur les pièces, etc. Les améliorations devraient améliorer la gestion de l'inventaire des pièces, réduire les travaux d'écriture, et accroître la capacité de repérer et de transférer les coûts au SGV. Elles tiendront aussi compte des coûts-avantages généraux et de la prestation améliorée des services aux clients.
- L'AGV demandera à la Direction de la technologie et de la gestion de l'information d'entreprendre une étude préliminaire du système informatisé d'approvisionnement en carburants dans le but de mettre au point ou d'obtenir un système de remplacement au système Clipper actuel. Les améliorations tiendront aussi compte des avantages financiers généraux pour l'AGV et du besoin de remplacer la technologie informatisée d'approvisionnement en carburants désuète. L'amélioration de la prestation des services à l'AGV sera aussi prise en compte.
- L'AGV négociera, de manière proactive, le renouvellement de l'assurance de son parc de véhicules en obtenant le coût des services d'assurance le moins élevé pour les véhicules du gouvernement.

### **Stratégie de l'innovation et de l'acquisition du savoir**

- Le coordonnateur de la formation offrira une formation au personnel d'atelier dans les domaines indiqués dans l'analyse des besoins effectuée par les ateliers, en tenant compte des réactions aux divers cours offerts. Un calendrier de formation annuel comprenant les heures et les dates possibles de tous les cours sera préparé et remis aux ateliers de réparation.
- Le coordonnateur de la formation travaillera en étroite collaboration avec les instructeurs des conducteurs afin d'actualiser le programme d'entretien préventif pour les conducteurs du MDT.

### **Stratégie financière – Acquisition des véhicules**

- Des véhicules seront achetés pour les clients décrits à l'annexe 6 pour un montant approximatif de 7 millions de dollars. L'AGV continuera d'évaluer l'attribution de véhicules à chaque client à l'aide du modèle du coût complet sur le cycle de vie afin d'accroître les méthodes de remplacement actuelles. L'AGV discutera des besoins de remplacement des véhicules et de la prestation des services, et fournira aux clients de l'information opérationnelle essentielle sur leur parc de véhicules. Les clients seront

encouragés à préparer un plan de trois ans de remplacement des véhicules qui pourra être revu chaque année.

- L'AGV continuera d'obtenir un financement de baux financiers pour fournir le matériel de lutte contre les incendies à certains districts de services locaux. Elle collaborera étroitement avec le ministère des Gouvernements locaux afin de s'assurer que les camions-citernes répondent aux besoins de l'utilisateur final. Le coût initial de cet équipement devrait être d'environ 2,5 millions de dollars.
- L'AGV prendra des dispositions pour le financement de baux financiers pour environ 220 voitures ou familiales, au cours du présent exercice financier, afin de répondre aux besoins du Programme extra-mural. Le coût initial de ces véhicules devrait être d'environ 4 millions de dollars.
- Des contrats de location seront obtenus de fournisseurs du secteur privé afin d'accroître le montant manquant du financement de capital pour répondre aux besoins des ministères clients. Au cours de l'exercice financier 2009-2010, le coût initial de l'équipement loué pourrait s'élever à 6,5 millions de dollars (environ 5 millions pour environ 200 véhicules légers et autres, et 1,5 million pour l'équipement lourd).
- L'AGV collaborera étroitement avec le ministère des Finances afin d'envisager et de prendre les mesures nécessaires qui permettraient d'assurer la disponibilité des fonds d'immobilisations pouvant être maintenus à long terme. Les secteurs possibles pour le financement sont : utilisation du compte de recouvrement des coûts d'immobilisations pour les achats d'immobilisations, subventions d'investissement du gouvernement, établissement de taux de rétrofacturation permettant de créer un fonds d'immobilisations susceptible d'être maintenu, autres locations à long terme, etc.

### **Projets à envisager après 2009-2010**

#### **Stratégie des activités internes**

- L'AGV déterminera les postes d'essence dont les distributeurs doivent être remplacés, étudiera la faisabilité de jaugeage électronique et de surveillance des postes d'essence et la faisabilité de distribuer des fluides réduisant les émissions (c-à-d. urée) aux installations d'approvisionnement en carburants, etc.
- L'AGV préparera un formulaire d'information d'un ordre de travail pouvant être placé dans le véhicule à l'achèvement des travaux afin d'aviser le client des réparations effectuées sur le véhicule à un atelier.
- Des améliorations seront apportées au système de gestion des véhicules, y compris les rapports pour soutenir les processus de gestion des activités de l'AGV. Un module du coût-durée et de remplacement des véhicules, un module de gestion des pneus et une interface améliorée avec le système d'information financière du gouvernement en ligne seront envisagés.

- L'AGV évaluera la possibilité d'établir un système de soutien opérationnel électronique. Les usages possibles du système sont d'offrir de l'information précise sur la gestion dans un délai raisonnable concernant les questions opérationnelles essentielles au personnel de l'AGV, du district ou de gestion de l'atelier, de créer et de contrôler l'information repère électronique pour toutes les activités de l'AGV, et de fournir des rapports d'exception sur une base continue.

#### **Stratégie de l'innovation et de l'acquisition du savoir**

- L'AGV évaluera la possibilité d'offrir une formation aux conducteurs de divers groupes clients afin d'améliorer son programme de gestion du risque.

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 33

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**FAIRES AUTOCHTONES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
XD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**AGRICULTURE ET AQUACULTURE**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
XD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
XE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
XM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
OM	Voiture compacte	3	100.00	0.09	100.00	0.09
NT	Voiture intermédiaire	1	110.00	0.06	110.00	0.06
2A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	6	125.00	0.09	125.00	0.09
4A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	14	130.00	0.11	130.00	0.11
2B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	7	125.00	0.08	125.00	0.08
4B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	27	125.00	0.09	125.00	0.09
4C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	2	190.00	0.17	190.00	0.17
2D	Camion léger - 4 X 2 1 T	1	190.00	0.20	190.00	0.20
4D	Camion léger - 4 X 4 1 T	1	190.00	0.20	190.00	0.20
4E	Camion léger - 4 X 4 de 12 000 à 25 000 livres	1	200.00	0.20	200.00	0.20
OT	Remorque pour embarcation	1	45.00	-	45.00	-
TL	Remorque utilitaire	2	55.00	-	55.00	-
MT	Faucheuse tractée	1	285.00	7.50	285.00	7.50
FT	Tracteur agricole	1	285.00	-	285.00	-

**ENTREPRISES NOUVEAU-BRUNSWICK**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
XE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
XM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**COMMUNICATIONS NOUVEAU-BRUNSWICK**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
XD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**  
*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

ANNEXE 7, page 34

**DÉFENSEUR DU CONSOMMATEUR EN MATIÈRE D'ASSURANCE**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe</u> <u>proposé</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>proposé</u>	<u>Taux fixe</u> <u>actuel</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**ÉDUCATION**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe</u> <u>proposé</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>proposé</u>	<u>Taux fixe</u> <u>actuel</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	2	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
AIN	Voiture intermédiaire	8	120.00	0.12	120.00	0.10
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	17	120.00	0.14	120.00	0.14
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	2	135.00	0.13	135.00	0.13
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	39	120.00	0.10	135.00	0.13
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	55	125.00	0.12	125.00	0.12
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	1	135.00	0.15	135.00	0.15
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	6	185.00	0.22	185.00	0.22
B44D	Camion léger - 4 X 4 1 T	1	135.00	0.15	135.00	0.15
ESBB	Autobus scolaire - de 17 à 35 passagers	3	355.00	0.32	330.00	0.27
ESBC	Autobus scolaire - de 36 à 59 passagers	64	310.00	0.28	310.00	0.27
ESBE	Autobus scolaire - de 67 à 72 passagers	1166	355.00	0.30	350.00	0.30
ESBF	Autobus scolaire - de 73 à 84 passagers	5	580.00	0.72	570.00	0.72

**EFFICACITÉ NB**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe</u> <u>proposé</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>proposé</u>	<u>Taux fixe</u> <u>actuel</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**ÉNERGIE**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe</u> <u>proposé</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>proposé</u>	<u>Taux fixe</u> <u>actuel</u>	<u>Taux</u> <u>variable</u> <u>actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 35

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**ENVIRONNEMENT**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
AIN	Voiture intermédiaire	1	120.00	0.09	120.00	0.09
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	18	140.00	0.10	140.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	5	145.00	0.12	145.00	0.12
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	4	145.00	0.08	145.00	0.08
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	5	145.00	0.10	145.00	0.10
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	1	135.00	0.08	135.00	0.08
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	1	150.00	0.12	150.00	0.12

**BUREAU DU CONSEIL EXÉCUTIF**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**PROGRAMME EXTRA-MURAL**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
ACOM	Voiture compacte	591	85.00	0.03	90.00	0.03

**FINANCES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
AIN	Voiture intermédiaire	2	90.00	0.05	90.00	0.05

**PÊCHES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	1	125.00	0.08	125.00	0.08
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	1	125.00	0.08	125.00	0.08
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10



**MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 36

Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère

**SANTÉ**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	5	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	1	90.00	0.03	90.00	0.03
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	3	125.00	0.10	125.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	1	130.00	0.10	130.00	0.10
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	1	100.00	0.07	110.00	0.11

**AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**JUSTICE ET CONSOMMATION**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
AFUL	Grosse voiture	3	110.00	0.05	90.00	0.07
AINI	Voiture intermédiaire	1	110.00	0.08	110.00	0.08
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	19	150.00	0.09	150.00	0.08
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	9	150.00	0.06	160.00	0.07
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	4	150.00	0.06	160.00	0.06

**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 37

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - DÉPUTÉS**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - OMBUDSMAN**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**GOUVERNEMENTS LOCAUX**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	1	140.00	0.10	140.00	0.10

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**  
*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

ANNEXE 7, page 38

**RESSOURCES NATURELLES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	1	100.00	0.09	100.00	0.09
AIN	Voiture intermédiaire	5	90.00	0.08	90.00	0.08
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	30	100.00	0.10	100.00	0.09
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	10	110.00	0.08	110.00	0.08
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	197	110.00	0.12	110.00	0.11
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	108	115.00	0.11	115.00	0.11
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	25	110.00	0.11	110.00	0.11
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	15	115.00	0.15	115.00	0.14
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	2	110.00	0.16	110.00	0.16
B44D	Camion léger - 4 X 4 1 T	7	110.00	0.10	110.00	0.10
B42E	Camion léger - 4 X 2 de 12 000 à 25 000 livres	3	110.00	0.16	110.00	0.16
B44E	Camion léger - 4 X 4 de 12 000 à 25 000 livres	1	110.00	0.16	110.00	0.16
C42B	Camion lourd - 4 X 2 de 25 001 à 28 000 livres	1	110.00	0.29	110.00	0.29
C42C	Camion lourd - 4 X 2 de 28 001 à 36 000 livres	15	120.00	0.31	120.00	0.31
CFTA	Camion citerne - mousse	8	120.00	0.57	120.00	0.57
CFTB	Camion citerne - de 25 001 à 28 000 livres	29	130.00	0.57	130.00	0.57
JCRT	Tracteur amphibie	1	110.00	7.50	110.00	7.50
JFMT	Faucheuse tractée	8	110.00	9.00	110.00	9.00
JUFT	Tracteur agricole	1	150.00	7.50	150.00	7.50
MFKL	Divers - chariot élévateur	5	90.00	-	90.00	-
MMFT	Divers - camion-citerne tout terrain	2	400.00	-	400.00	-

**BUREAU DES RESSOURCES HUMAINES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**CABINET DU PREMIER MINISTRE**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 39

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**ÉDUCATION POSTSECONDAIRE, FORMATION ET TRAVAIL**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	2	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
AINT	Voiture intermédiaire	1	100.00	0.10	110.00	0.11
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	11	100.00	0.08	110.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	1	135.00	0.12	135.00	0.12
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	6	130.00	0.12	130.00	0.12
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	3	130.00	0.14	130.00	0.14
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	1	150.00	0.12	150.00	0.12
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	2	160.00	0.20	160.00	0.20
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	3	150.00	0.15	150.00	0.15
CBKM	Camion lourd - bibliobus	4	375.00	0.35	350.00	0.25
FBOT	Remorque pour embarcation	1	50.00	-	50.00	-
FOFF	Remorque pour bureau	1	50.00	-	50.00	-
FTGA	Remorque à essieu traîné (de 0 à 20 000 livres)	1	30.00	-	30.00	-
FUTL	Remorque utilitaire	1	25.00	-	25.00	-
JUFT	Tracteur agricole	2	160.00	-	160.00	-
MFKL	Divers - chariot élévateur	1	50.00	-	50.00	-

**SÉCURITÉ PUBLIQUE**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	2	100.00	0.05	100.00	0.05
AINT	Voiture intermédiaire	31	100.00	0.07	125.00	0.09
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	18	175.00	0.14	175.00	0.13
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	6	100.00	0.06	155.00	0.12
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	1	175.00	0.12	175.00	0.11
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	15	135.00	0.07	155.00	0.11
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	1	235.00	0.14	235.00	0.14
B44D	Camion léger - 4 X 4 1 T	7	165.00	0.09	175.00	0.11
FBOT	Remorque pour embarcation	1	50.00	-	50.00	-
FUTL	Remorque utilitaire	5	50.00	-	50.00	-
MATV	Divers - Véhicule tout terrain	14	75.00	-	80.00	-
MSNO	Divers - Motoneige	14	70.00	-	80.00	-

**SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**  
Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère

ANNEXE 7, page 40

**HABITATION ET AÎNÉS**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-

**SERVICE NB**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unité</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-

**DÉVELOPPEMENT SOCIAL**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	2	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	5	90.00	0.06	90.00	0.10
AINT	Voiture intermédiaire	2	100.00	0.10	100.00	0.10
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	4	130.00	0.10	130.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	1	140.00	0.12	140.00	0.12
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	22	150.00	0.14	140.00	0.13
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	14	150.00	0.12	150.00	0.12
FUTL	Remorque utilitaire	5	60.00	-	45.00	-

**APPROVISIONNEMENT ET SERVICES**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	5	90.00	0.03	90.00	0.03
AINT	Voiture intermédiaire	9	90.00	0.04	115.00	0.08
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	19	110.00	0.09	115.00	0.10
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	1	125.00	0.10	125.00	0.10
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	2	120.00	0.11	120.00	0.11
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	1	140.00	0.12	140.00	0.12
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	3	120.00	0.15	110.00	0.15
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	2	140.00	0.19	130.00	0.17
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	1	130.00	0.16	130.00	0.16
FUTL	Remorque utilitaire	1	50.00	-	50.00	-
JFMT	Faucheuse tractée	1	60.00	-	60.00	-
JUFT	Tracteur agricole	2	185.00	-	185.00	-



**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 41

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**TOURISME ET PARCS**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	1	100.00	0.05	100.00	0.05
AIN	Voiture intermédiaire	1	100.00	0.08	100.00	0.08
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	6	100.00	0.08	130.00	0.11
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	1	135.00	0.13	135.00	0.13
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	11	110.00	0.07	135.00	0.13
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	3	100.00	0.07	135.00	0.13
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	2	150.00	0.17	140.00	0.16
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	2	200.00	0.21	200.00	0.21
B42E	Camion léger - 4 X 2 de 12 000 à 25 000 livres	1	210.00	0.25	210.00	0.25
JFMT	Faucheuse tractée	4	175.00	-	175.00	-
JUFT	Tracteur agricole	3	190.00	-	175.00	-
MBEC	Divers - nettoyeur de plage	1	725.00	-	725.00	-
MFKL	Divers - chariot élévateur	1	90.00	-	90.00	-

**TRANSPORTS**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	2	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
ACOM	Voiture compacte	15	135.00	0.09	135.00	0.09
AIN	Voiture intermédiaire	8	170.00	0.10	170.00	0.10
B42A	Camion léger - 4 X 2 1/4 T	38	190.00	0.13	190.00	0.13
B44A	Camion léger - 4 X 4 1/4 T	11	190.00	0.14	190.00	0.14
B42B	Camion léger - 4 X 2 1/2 T	159	200.00	0.12	200.00	0.11
B44B	Camion léger - 4 X 4 1/2 T	6	195.00	0.18	195.00	0.18
B42C	Camion léger - 4 X 2 3/4 T	18	190.00	0.11	190.00	0.11
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	6	195.00	0.20	195.00	0.20
B42D	Camion léger - 4 X 2 1 T	160	240.00	0.24	240.00	0.23
B44D	Camion léger - 4 X 4 1 T	2	240.00	0.23	240.00	0.23
B42E	Camion léger - 4 X 2 de 12 000 à 25 000 livres	3	225.00	0.21	225.00	0.21
C42B	Camion lourd - 4 X 2 de 25 001 à 28 000 livres	1	700.00	0.47	700.00	0.47
C42C	Camion lourd - 4 X 2 de 28 001 à 36 000 livres	4	880.00	0.98	880.00	0.98
C42H	Camion lourd - 4 X 2 de 28 001 à 36 000 livres TOUTE SAISON	3	880.00	0.98	880.00	0.98
C44D	Camion lourd - 4 X 4 de 36 001 à 44 000 livres	10	880.00	2.00	880.00	2.00
C62E	Camion lourd - 6 X 2 de 44 001 à 60 000 livres	1	1,100.00	0.90	1,100.00	0.90
C62H	Camion lourd - 6 X 2 de 44 001 à 60 000 livres TOUTE SAISON	21	1,560.00	0.96	1,560.00	0.96
C64E	Camion lourd - 6 X 4 de 44 001 à 60 000 livres	1	1,220.00	0.60	1,220.00	0.60
C64H	Camion lourd - 6 X 4 de 44 001 à 60 000 livres TOUTE SAISON	408	1,410.00	0.68	1,400.00	0.67

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
**AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES**

ANNEXE 7, page 42

*Taux de rétrofacturation pour 2009-2010 par ministère*

**TRANSPORTS (suite)**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
D64B	Niveleuse - 6 X 4 126-150 HP	8	1,700.00	40.00	1,700.00	40.00
D64C	Niveleuse - 6 X 4 151-200 HP	60	1,400.00	38.00	1,400.00	38.00
FBNK	Remorque d'ortoir	4	190.00	-	190.00	-
FBOT	Remorque pour embarcation	1	50.00	-	50.00	-
FBRG	Remorque pour pont	4	220.00	-	220.00	-
FCOK	Remorque pour cuisinier	3	550.00	-	550.00	-
FLAB	Remorque laboratoire	19	220.00	-	220.00	-
FLBD	Remorque surbaissée	4	270.00	-	270.00	-
FMIS	Divers - remorque	1	80.00	-	80.00	-
FOFF	Remorque pour bureau	17	100.00	-	100.00	-
FRAD	Remorque pour pylône radio	2	100.00	-	100.00	-
FROL	Remorque pour rouleau	3	40.00	-	40.00	-
FSGN	Remorque pour poteau de panneau	1	590.00	-	590.00	-
FTGB	Remorque à essieu trainé de 20 001 à 40 000 livres	49	325.00	-	325.00	-
FUTL	Remorque utilitaire	21	90.00	-	90.00	-
FVAC	Remorque vidange	1	120.00	-	120.00	-
FWSH	Remorque pour lavage	3	215.00	-	215.00	-
GLOM	Souffleuse sur chargeuse	5	540.00	40.00	540.00	40.00
HCHP	Épandeur d'éclats de pierre	4	1,800.00	-	1,800.00	-
HSSA	Épandeur de sable et de sel TOUTE SAISON	400	320.00	-	320.00	-
HSSH	Épandeur avec trémie pour sable et sel	5	175.00	-	175.00	-
JBHL	Chargeuse-rétrocaveuse	55	750.00	25.00	750.00	25.00
JFEL	Chargeuse à benne frontale	11	750.00	20.00	750.00	20.00
JFMT	Faucheuse tractée	8	450.00	32.00	450.00	32.00
JLNT	Tondeuse à siège	3	95.00	-	95.00	-
KSSB	Rouleau en acier statique 2-6 T	1	205.00	14.00	205.00	14.00
KVRC	Rouleau à pneumatique vibrant 7-12 T	7	460.00	22.00	460.00	22.00
KVSB	Rouleau en acier vibrant	4	215.00	10.50	215.00	10.50
L42B	Camion à flèche - 4 X 2 de 25 001 à 28 000 livres	2	740.00	0.45	740.00	0.45
L42C	Camion à flèche - 4 X 2 de 28 001 à 36 000 livres	8	560.00	0.48	560.00	0.48
L62E	Camion à flèche - 6 X 2 de 44 001 à 60 000 livres	6	1,200.00	0.75	1,200.00	0.75
L64E	Camion à flèche - 6 X 4 de 44 001 à 60 000 livres	6	650.00	0.68	650.00	0.68
MASR	Divers - recycleuse d'asphalte	1	40.00	-	40.00	-
MCHP	Divers - déchiqueteuse	1	630.00	-	630.00	-
MCOM	Divers - compresseur d'air	3	70.00	7.50	70.00	7.50
MDIS	Divers - épandeur d'asphalte	6	520.00	1.00	520.00	1.00
MFKL	Divers - chariot élévateur	3	150.00	-	150.00	-
MGRS	Divers - redresseur de glissière	1	120.00	-	120.00	-
MHTR	Divers - réchauffeur d'asphalte	2	110.00	12.00	110.00	12.00
MHWS	Divers - pesées routières	1	950.00	-	950.00	-
MPMP	Divers - pompes à eau 2-6 IN	1	30.00	9.60	30.00	9.60
MRPT	Divers - répandeur (point à temps)	1	600.00	1.00	600.00	1.00

**MIEUX-ÊTRE, CULTURE ET SPORT**

<u>Catégorie</u>	<u>Description du véhicule</u>	<u>Unités</u>	<u>Taux fixe proposé</u>	<u>Taux variable proposé</u>	<u>Taux fixe actuel</u>	<u>Taux variable actuel</u>
AEXD	Voiture du sous-ministre	1	275.00	-	275.00	-
AEXE	Voiture du chef de cabinet	1	275.00	-	275.00	-
AEXM	Voiture du ministre	1	265.00	-	265.00	-
B44C	Camion léger - 4 X 4 3/4 T	1	180.00	0.26	180.00	0.26



# MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## AGENCE DE GESTION DES VÉHICULES

Impact des rajustements des taux de 2009-2010 par ministère

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(4)	(6)	(7)=(5)+(6)	(8)=(7)/(4)
		<u>Taux fixes et</u>	<u>% du</u>	<u>Taux fixes et</u>			<u>Augmentation</u>	
<u>Nom du ministère</u>	<u>Unités</u>	<u>variables pour</u>	<u>total</u>	<u>variables pour</u>	<u>Augmentation</u>	<u>Rajustement</u>	<u>nette</u>	<u>% du</u>
		<u>2009-2010</u>	<u>des taux</u>	<u>2008-2009</u>	<u>(Réduction)</u>	<u>des salaires</u>	<u>(Réduction)</u>	<u>changement</u>
AGRICULTURE ET AQUACULTURE	73	\$293,302	1%	\$293,302	\$0	\$0	\$0	0%
ENTREPRISES NOUVEAU-BRUNSWICK	2	\$6,480	0%	\$6,480	\$0	\$0	\$0	0%
ÉDUCATION	1,371	\$14,103,596	34%	\$14,059,596	\$44,000	-\$44,000	\$0	0%
EFFICACITÉ NB	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
ÉNERGIE	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
ENVIRONNEMENT	38	\$143,316	0%	\$143,316	\$0	\$0	\$0	0%
BUREAU DU CONSEIL EXÉCUTIF	3	\$9,660	0%	\$9,660	\$0	\$0	\$0	0%
PROGRAMME EXTRA-MURAL	591	\$821,820	2%	\$857,280	-\$35,460	\$0	-\$35,460	-4%
FINANCES	6	\$18,890	0%	\$18,890	\$0	\$0	\$0	0%
PÊCHES	5	\$17,810	0%	\$17,810	\$0	\$0	\$0	0%
GOVERNEMENT GÉNÉRAL	3	\$9,777	0%	\$9,777	\$0	\$0	\$0	0%
SANTÉ	13	\$42,880	0%	\$43,138	-\$259	\$0	-\$259	-1%
AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
JUSTICE ET CONSOMMATION	39	\$201,791	0%	\$206,361	-\$4,570	\$0	-\$4,570	-2%
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
A.L. - COMMISSAIRE AUX LANGUES OFFICIELLES	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - DÉPUTÉS	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
A.L. - BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE - OMBUDSMAN	1	\$3,300	0%	\$3,300	\$0	\$0	\$0	0%
GOVERNEMENTS LOCAUX	3	\$9,403	0%	\$9,403	\$0	\$0	\$0	0%
RESSOURCES NATURELLES	477	\$1,611,380	4%	\$1,567,109	\$44,271	-\$5,000	\$39,271	3%
BUREAU DES RESSOURCES HUMAINES	3	\$9,780	0%	\$9,780	\$0	\$0	\$0	0%
CABINET DU PREMIER MINISTRE	4	\$13,080	0%	\$13,080	\$0	\$0	\$0	0%
ÉDUCATION POSTSECONDAIRE, FORMATION ET TRAVAIL	42	\$166,642	0%	\$161,889	\$4,753	\$0	\$4,753	3%
SÉCURITÉ PUBLIQUE	118	\$381,938	1%	\$454,783	-\$72,845	\$0	-\$72,845	-16%
DÉVELOPPEMENT SOCIAL	58	\$212,072	1%	\$209,791	\$2,281	\$0	\$2,281	1%
APPROVISIONNEMENT ET SERVICES	49	\$141,059	0%	\$155,900	-\$14,840	\$0	-\$14,840	-10%
TOURISME ET PARCS	40	\$113,977	0%	\$134,405	-\$20,428	\$0	-\$20,428	-15%
TRANSPORTS	1,629	\$22,929,565	56%	\$22,692,396	\$237,169	-\$73,000	\$164,169	1%
MIEUX-ÊTRE, CULTURE ET SPORT	4	\$14,147	0%	\$14,147	\$0	\$0	\$0	0%

TOTAL :

4,583	\$41,311,726	100%	\$41,127,653	\$184,073	-\$122,000	\$62,073	0.2%
-------	--------------	------	--------------	-----------	------------	----------	------

### NOTA :

- Les données à l'ANNEXE 8 reflètent des rajustements des taux sur les véhicules à « service complet » seulement. Elles ne comprennent pas les recettes provenant des autres rétrofacturations des coûts d'immobilisation aux clients (voir l'ANNEXE 9) et des rétrofacturations des véhicules loués. Nous avons supposé que les ministères utiliseront le même nombre de véhicules qui parcourront le même nombre de kilomètres et consommeront la même quantité de carburant qu'au cours du dernier exercice financier (2007-2008).
- Le coût de l'assurance pour les autobus du ministère de l'Éducation n'est pas inclus dans les taux ci-dessus car il est rétrofacturé séparément.

# AUGMENTATIONS PRÉVUES EN 2009-2010 DES RÉTROFACTURATIONS DES COÛTS D'IMMOBILISATION

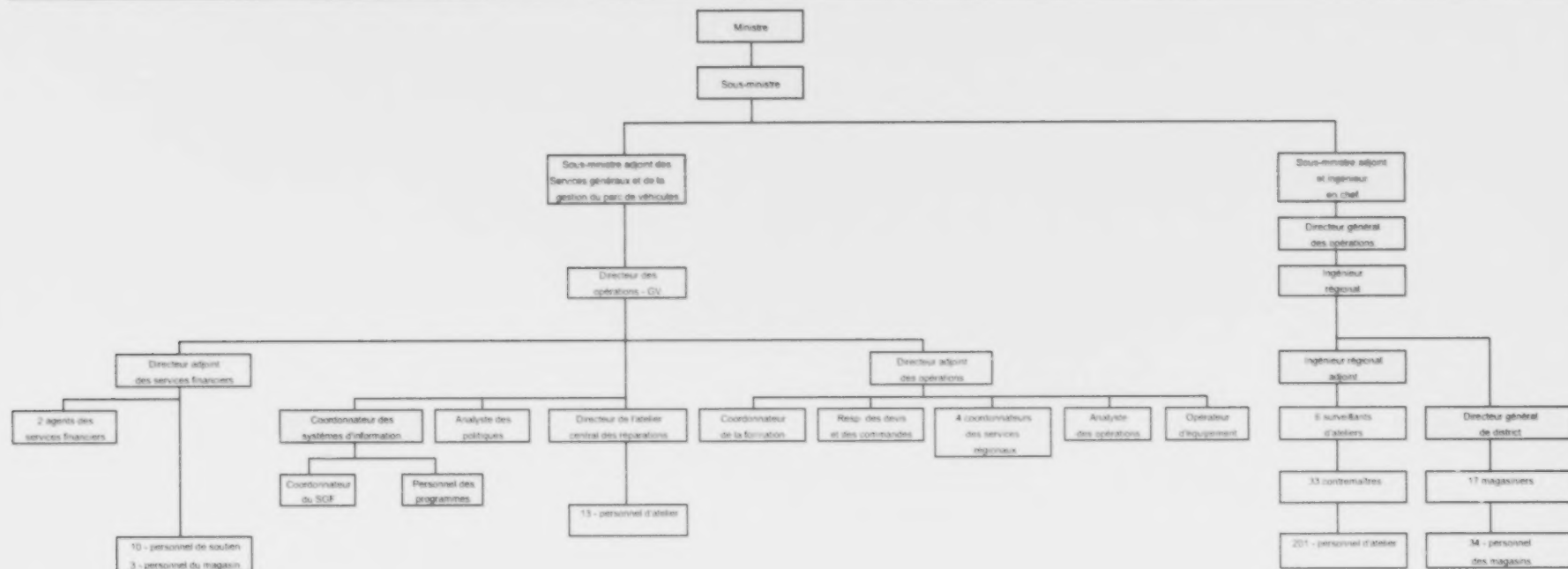
<u>MINISTÈRE</u>	RÉTROFACTURATION PRÉVUE EN <u>2008-2009</u>	AUGMENTATION PRÉVUE DE LA RÉTROFACTURATION	RÉTROFACTURATION PRÉVUE EN <u>2009-2010</u>
Agriculture et Aquaculture	150,770	3,440	154,210
Entreprises Nouveau-Brunswick	14,990	(7,880)	7,110
Éducation	6,497,480	275,200	6,772,680
Efficacité NB	4,210	0	4,210
Énergie	14,970	(2,740)	12,230
Environnement	60,940	(4,640)	56,300
Bureau du Conseil exécutif	22,890	6,220	29,110
Finances	16,830	400	17,230
Pêches	8,400	(3,970)	4,430
Santé	29,970	27,430	57,400
Affaires intergouvernementales	2,700	2,930	5,630
Justice et Consommation	217,920	10,860	228,780
Assemblée législative	30,870	3,780	34,650
Gouvernements locaux	12,780	16,390	29,170
Ressources naturelles	789,810	60,630	850,440
Bureau des ressources humaines	10,110	6,340	16,450
Cabinet du premier ministre	13,770	(5,010)	8,760
Éducation postsecondaire, Formation et Travail	80,840	5,330	86,170
Sécurité publique	330,820	57,430	388,250
Développement social	82,720	(6,210)	76,510
Approvisionnement et Services	54,920	2,800	57,720
Tourisme et Parcs	58,120	2,800	60,920
Transports	4,617,410	77,590	4,695,000
Mieux-être, Culture et Sport	4,210	4,980	9,190
Total des rétrofacturations des coûts d'immobilisation	13,128,450	\$534,100	13,662,550

**AUGMENTATIONS PRÉVUES EN 2009-2010 DES RÉTROFACTURATIONS DES COÛTS  
DE LOCATION SELON LES APPELS D'OFFRES ET LES CONTRATS DE LOCATION CONNUS**

<u>MINISTÈRE</u>	RÉTROFACTURATION PRÉVUES EN 2008-2009	AUGMENTATION PRÉVUE DE LA RÉTROFACTURATION	RÉTROFACTURATION PRÉVUE EN 2009-2010
Agriculture et Aquaculture	25,848	12,060	37,908
Éducation	62,586	89,583	152,169
Environnement	25,708	77,125	102,834
Programme extra-mural	1,758,000	55,000	1,813,000
Gouvernements locaux (DSL)	1,103,884	344,688	1,448,573
Ressources naturelles	28,388	14,112	42,500
Éducation postsecondaire, Formation et Travail	36,691	43,389	80,080
Sécurité publique	28,172	2,562	30,734
Société de développement régional	6,566		6,566
Développement social	5,456	16,368	21,824
Approvisionnement et Services	33,264	0	33,264
Transports	204,656	33,076	237,732
Total des rétrofacturations des coûts estimatifs de location	3,319,220	\$687,964	4,007,184

*Nota :*

Les coûts estimatifs de location ci-dessus comprennent les contrats de location actuels, les appels d'offres de location à bail connus et les prévisions pour les projets de location du plan opérationnel évalués à 2,5 millions de dollars pour les Gouvernements locaux (DSL) et à 4 millions de dollars pour le PEM. Ils ne comprennent pas les coûts estimatifs des projets de location de véhicules légers de 5 millions de dollars ou d'équipement lourd de 1,5 million de dollars, car les allocations ne sont pas encore connues.



Des fonds sont aussi fournis pour le personnel de soutien au district qui participe aux activités de traitement des opérations de la Gestion des véhicules. (25,5 ETP)

NOTA

- (i) Les cases ombrées ne font pas partie des postes prévus au budget à l'intérieur de FOSS.
- (ii) Nombre total d'ETP disponibles à FOSS = 358,5

